ANNO IX - N. 28

13 LUGLIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, luglio 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Decreto-legge Luogotenenziale 25 *giugno* 1916, *n.* 784, *col quale sono introdotte variazioni nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario* 1915-16 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Ritenuta l'urgenza di introdurre nello stato di previsione della entrata e in quello della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1915-1916 le variazioni di cui all'unita tabella;

Riconosciuta la possibilità, tenute presenti le somme disponibili in conto dei residui, di eliminare nel bilancio predetto, a deroga del disposto dall'art. 20 comma *b*) della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, lo stanziamento pel rinnovamento e rifacimento in acciaio della parte metallica dell'armamento;

Ritenuta la necessità di somministrare all'Amministrazione suindicata la somma di lire 35,000,000 per sopperire al disavanzo di bilancio e di eliminare, conseguentemente, dal bilancio dell'entrata dello Stato, l'avanzo della gestione previsto in lire 25 milioni;

Viste le leggi 21 dicembre 1915, n. 1774 e 16 aprile 1916, n. 420;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 luglio 1916, n. 157.

Art. 1.

Nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1915-916 sono introdotte le variazioni indicate nella tabella annessa al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Art. 2.

A deroga del disposto dell'art. 20 comma *b*) della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, nel bilancio dell'Amministrazione ferroviaria per l'esercizio finanziario 1915-916 è eliminato lo stanziamento pel rinnovamento e rifacimento in acciaio della parte metallica dell'armamento in ragione di lire 240 per ogni chilometro di strada esercitata e di lire 0.80 per cento dei prodotti del traffico.

Art. 3.

Il tesoro dello Stato è autorizzato a somministrare all'Amministrazione ferroviaria la somma di lire 35 milioni per sopperire al disavanzo del bilancio dell'Amministrazione medesima per l'esercizio finanziario 1915-916.

La somma stessa viene assegnata al capitolo n. 192-*bis* « Sovvenzione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a pareggio della gestione dell'esercizio finanziario 1915-916 ».

Art. 4.

Lo stanziamento di lire 25 milioni assegnato al capitolo n. 15 « Prodotto netto dell'esercizio diretto delle ferrovie non concesse ad imprese private (art. 6 della legge 22 aprile 1905, n. 137) » dello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1915-916, è soppresso, ed il capitolo medesimo rimane inscritto « per memoria ».

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 giugno 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

ENTRATA.

Titolo I. — *Parte ordinaria.*

Prodotti del traffico.

Capitolo 1. Viaggiatori		+	15,000,000
Capitolo 3. Bagagli e cani		—	5,000,000
Capitolo 4. Merci a grande velocità		+	67,000,000
Capitolo 5. Merci a piccola velocità accelerata		—	3,000,000
Capitolo 6. Merci a piccola velocità ordinaria		+	46,000,000
Capitolo 7. Prodotti delle ferrovie secondarie sicule . . .		+	100,000
E) Merci a piccola velocità ordinaria . . +	100,000		
Capitolo 9. Prodotti della navigazione con le isole (1) . .		—	550,000
A) Viaggiatori . . . . —	550,000		

Introiti indiretti dell'esercizio.

Capitolo 12. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo		—	500,000
Capitolo 13. Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria		+	200,000
Capitolo 14. Prodotti per servizi accessori		+	760,000
H) Tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi . . . . +	760,000		
Capitolo 16. Introiti indiretti dell'esercizio navigazione (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111)		—	800,000
A) Non marittimi . . . . —	800,000		
Capitolo 16-*bis* (2). Introiti dei servizi di navigazione libera		+	13,800,000
A) con piroscafi dell'Amministrazione . . . +	3,500,000		
B) con piroscafi di altre Amministrazioni dello Stato . . . . +	300,000		
C) con piroscafi requisiti . . . . +	10,000,000		
Capitolo 17. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (Legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lettera *d*, ed art. 8 prima parte) .		+	2,600,000

---

(1) Variata la denominazione del capitolo.

(2) Capitolo di nuova istituzione.

A) Sovratasse sui trasporti a termini dell'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101 . . . + 2,600,000

Capitolo 18. Introiti per i servizi marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova Molo Vecchio . . . . . — 1,200,000

Capitolo 19. Utili di magazzino . . . . + 8,000,000

A) Eccedenze riscontrate nelle scorte . . + 2,000,000

B) Maggior ricavo nella vendita dei materiali in rapporto al prezzo di carico e utili diversi + 6,000,000

ENTRATE EVENTUALI.

Capitolo 20. Proventi eventuali . . . . + 3,000,000

C) Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori e per inadempimento di patti contrattuali . . . . — 1,000,000

D) Differenze di cambio . . . . + 4,000,000

Capitolo 22-*bis*. Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione (1) . . . . + 35,000,000

Capitolo 23-*bis*. Prelevamento dal fondo di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi destinati alla navigazione libera (1) . . . . per memoria

A) Per i piroscafi dell'Amministrazione . . per memoria

B) Per i piroscafi di altre Amministrazioni . . . . per memoria

C) Per i piroscafi requisiti . . . . per memoria

INTROITI PER RIMBORSI DI SPESA.

Capitolo 25. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa . — 510,000

C) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori . . . . — 1,500,000

D) Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini . . . . — 2,000,000

H) Terremoto (2) . . . . + 2,990,000

1. Del 28 dicembre 1908 . . . per memoria

2. Del 13 gennaio 1915 . . . . + 2,990,000

(1) Capitolo di nuova istituzione.

(2) Variata la denominazione.

Capitolo 26. Recuperi di carattere generale		— 1,000,000
A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale . . .	— 1,000,000	
Capitolo 28. Recuperi del servizio trazione		+ 3,800,000
B) Per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori	+ 4,000,000	
C) Per prestazioni ad altre amministrazioni dello Stato ed a terzi	— 200,000	
Capitolo 29. Recuperi del servizio veicoli		— 1,000,000
A) per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	— 900,000	
B) Per riscaldamento treni	— 100,000	
Capitolo 30. Recuperi del servizio lavori		— 300,000
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	— 300,000	
Capitolo 33. Versamento in conto esercizio a magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti . . .		— 500,000
E) Servizio lavori	— 500,000	
1. Traverse . . . . — 500,000		
Totale titolo I . . .		180,900,000

Titolo III. — *Magazzini ed officine.*

Capitolo 54-*bis*. Prelevamenti dal fondo di compensazione per le oscillazioni nei prezzi del combustibile (1) . . . . . per memoria

SPESA.

Titolo I. — *Parte ordinaria.*

Spese di esercizio.

Capitolo 1. Direzione generale - Personale		+ 250,000
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie	+ 250,000	

(1) Capitolo di nuova istituzione.

Capitolo 2. Direzione generale - Forniture, spese ed acquisti —			100,000
B) Illuminazione e riscaldamento . . . —		40,000	
D) Spese per altri titoli diversi . . . . —		60,000	
Capitolo 3. Servizio approvvigionamenti - Personale . . . +			1,000,000
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . +		100,000	
2. Magazzini, depositi ed agenzie +	100,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . . . . +		900,000	
3. Magazzini, depositi ed agenzie +	900,000		
Capitolo 5. Servizio movimento - Personale . . . . . . +			13,700,000
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe +		5,500,000	
4. Stazioni . . . . +	2,300,000		
5. Depositi del personale viaggiante . . . . +	3,200,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie . . . . +		2,000,000	
4. Stazioni . . . . +	2,000,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . . . . +		6,200,000	
2. Divisioni . . . . +	300,000		
4. Stazioni . . . . +	3,600,000		
5. Depositi del personale viaggiante . . . . +	2,300,000		
Capitolo 6. Servizio movimento - Forniture, spese ed acquisti +			4,500,000
D) Stazioni . . . . +		4,300,000	
3. Riscaldamento . . . . +	300,000		
6. Manovre con locomotive e con carrelli trasbordabili . . . . +	4,000,000		
G) Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici e di illuminazione, orologi e misure elettrice (1) . . . . . +		100,000	
H) Manutenzione delle linee telegrafiche. +		100,000	
Capitolo 7. Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni . . . . —			500,000
Capitolo 8. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo . . . . +			200,000

(1) Variata la denominazione.

Capitolo 10. Servizio commerciale - Forniture, spese ed acquisti . . . . — 130,000

B) Controllo prodotti . . . . — 130,000

1. Stampati e cancelleria . . . — 130,000

Capitolo 11. Servizio trazione - Personale . . . . + 4,000,000

A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe. . + 800,000

2. Divisioni e riparti d'ispezione + 100,000

3. Locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie) . . . . + 700,000

B) Stabile e in prova - Competenze accessorie . . . . + 1,500,000

2. Divisioni e riparti di ispezione + 100,000

3. Locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie) . . . . + 1,200,000

4. Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche) . . . + 200,000

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . . . . + 1,700,000

2. Divisioni e riparti di ispezione + 200,000

3. Locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie) . . . . + 1,500,000

Capitolo 12. Servizio trazione - Forniture, spese ed acquisti . . . . + 154,800,000

C) Locomozione . . . . + 154,800,000

4. Combustibile . . . . + 152,800,000

a) per la locomozione a vapore + 152,800,000

6. Materie per untura e illuminazione esterna . . . . + 1,150,000

a) delle locomotive e dei convogli a vapore. . + 1,150,000

7. Combustibile ed altre materie per motori fissi dei depositi, dei ventilatori delle gallerie e dei rifornitori e per carrelli traversatori delle stazioni . . . . + 450,000

9. Materie di consumo e spese per altri titoli diversi . + 400,000

a) per la locomozione a vapore . . . . + 400,000

Capitolo 13. Manutenzione locomotive . . . . + 1,000,000

A) eseguita nelle officine dell'Amministrazione . . . . + 1,000,000

1. Locomotive, tenders e automotrici a vapore . . . . + 1,000,000

Capitolo 14. Servizio veicoli - Personale . . . . + 630,000

A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe. . + 275,000

2. Divisioni e riparti . . . . . + 75,000

3. Pulizia, verifica e untura veicoli . . . . + 200,000

B) Stabile e in prova - Competenze accessorie . . . . + 175,000

2. Divisioni e riparti. . . . . + 75,000

3. Pulizia, verifica e untura veicoli . . . . + 100,000

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . . . . + 200,000

3. Pulizia, verifica e untura veicoli . . . . + 200,000

Capitolo 15. Servizio veicoli - Forniture, spese ed acquisti . + 220,000

C) Pulizia, verifica e untura veicoli . . . + 220,000

4. Riscaldamento di treni con impianti fissi e con carri riscaldatori . . . . + 100,000

5-*bis*. Prestazioni di altre ferrovie (1) . . . . + 60,000

6. Spese per altri titoli diversi + 60,000

Capitolo 16. Manutenzione veicoli . . . . — 700,000

(1) Articolo di nuova istituzione.

A) Eseguita dall'Amministrazione . . . . + 1,000,000
1. Carrozze . . . . + 600,000
3. Carri . . . . + 400,000

B) Eseguita dall'industria privata. . . . — 1,700,000
3. Carri . . . . — 1,700,000

Capitolo 17. Servizio lavori - Personale . . . . — 500,000
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe — 500,000
3. Sorveglianza della linea. . . — 500,000

Capitolo 19. Manutenzione della linea . . . . — 4,000,000
D) Fabbricati e dipendenze. . . . . — 1,000,000
G) Traverse e legnami d'armamento . . . — 3,000,000

Capitolo 20. Linee secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) - Personale . . . . + 480,000
B) Stazioni e depositi personale viaggiante + 80,000
D) Condotta locomotive . . . . + 100,000
F) Linea . . . . + 300,000

Capitolo 21. Linee secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) - Forniture, spese ed acquisti . . . . + 628,000
D) Locomozione . . . . + 614,000
3. Combustibile per la locomozione . . . . + 564,000
4. Materie per untura locomotive ed illuminazione esterna dei convogli . . . . + 18,000
5. Fornitura e pompatura d'acqua + 20,000
6. Spese per altri titoli diversi + 12,000
F) Linea . . . . + 11,000
1. Illuminazione e riscaldamento + 1,000
3. Spese per altri titoli diversi + 10,000

G) Indennizzi . . . . + 3,000
1. Perdite, avarie e ritardata resa delle spedizioni . . . . . + 3,000

Capitolo 22. Linee secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia) - Manutenzione materiale rotabile . . . . — 80,000
A) Locomotive . . . . + 60,000
B) Carrozze . . . . + 5,000
D) Carri . . . . + 15,000

Capitolo 24. Esercizio navigazione - Personale . . . . . . — 850,000

Voce				
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . —			100,000	
3. Personale di coperta . . . . . —		40,000		
4. Personale di macchina . . . . —		60,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie . . . . —			80,000	
3. Personale di coperta . . . . —		30,000		
4. Personale di macchina . . . —		50,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . . . . —			670,000	
3. Personale di coperta . . . . —		200,000		
4. Personale di macchina . . . —		370,000		
5. Personale ausiliario . . . . —		100,000		
Capitolo 25. Esercizio navigazione - Forniture, spese ed acquisti . . . . —				680,000
B) Piroscafi . . . . —			680,000	
1. Combustibile . . . . —		600,000		
2. Materie di consumo . . . . —		80,000		
a) per scafo e camera . . . . —	35,000			
b) per macchine . —	45,000			
Capitolo 27. Ancoraggi e spese portuali . . . . —				120,000
Capitolo 28. Noleggio di piroscafi . . . . +				800,000
Capitolo 28-*bis*. Assegnazione al fondo di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi destinati alla navigazione libera (1) . . . . +				1,080,000
A) Piroscafi della Amministrazione . . . +			80,000	
B) Piroscafi di altre Amministrazioni . . per memoria				
C) Piroscafi requisiti . . . . +			1,000,000	
Capitolo 28-*ter*. Spese dei servizi di navigazione libera (1) . +				9,960,000
A) Con piroscafi dell'Amministrazione . . +			1,160,000	
B) Con piroscafi di altre Amministrazioni +			300,000	
C) Con piroscafi requisiti . . . . +			8,500,000	
Capitolo 29. Navigazione Stretto di Messina - Personale . . +				100,000
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . +			40,000	
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie . . . . +			60,000	

(1) Capitolo di nuova istituzione.

Capitolo 30. Navigazione dello Stretto di Messina - Forniture, spese ed acquisti . . . . +		220,000
B) Ferry-boats . . . . +	220,000	
1. Combustibile . . . . + 220,000		
Capitolo 32. Avvisi, orari, stampati e pubblicazioni diverse —		200,000
Capitolo 34. Contributo al fondo pensioni e sussidi . . . . +		2,900,000
A) Contributo in rapporto agli assegni del personale (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . +	500,000	
D) Quota del 2 per cento sul prodotto lordo del traffico (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . +	2,400,000	
Capitolo 36. Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . —		100,000
Capitolo 37. Gratificazioni al personale . . . . —		579,836
A) per eccezionali trasporti, servizi faticosi e benemerenze speciali (art. 4, comma 1°, della legge 13 aprile 1911, n. 310) . . . . —	494,224	
B) per il personale dei primi sei gradi (articolo 4, comma 2° della legge suddetta) . . . —	247,112	
C) per il personale, escluso quello dirigente, in dipendenza delle economie sulle spese di personale (art. 3 della legge suddetta) . . . . . +	161,500	
Capitolo 43. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere . . . . —		200,000
A) per la vendita dei biglietti di viaggio . —	200,000	
Capitolo 46. Compensi ad Amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni . . . . —		250,000
B) Compensi per i treni effettuati sui tronchi Ventimiglia-Confine francese; Luino-Pino Domodossola-Iselle e Primolano-Confine austriaco . . . . —	250,000	
Capitolo 47. Spese eventuali . . . . +		8,000,000
C) Differenze di cambio . . . . +	6,000,000	
D) Addebito di deficienze giustificate e deprezzate nelle scorte di magazzino . . . . . +	2,000,000	
I) Spese per il terremoto 1915 (1) . . .	per memoria	

(1) Articoli di nuova istituzione.

L) Spese eccezionali occasionate dalla guerra (1) . . . . per memoria

Capitolo 49. Servizi speciali marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova Molo Vecchio . . . . — 1,000,000

F) Manutenzione materiale e spese diverse — 1,000,000

SPESE COMPLEMENTARI.

Capitolo 51. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore . . . . + 1,600,000

A) Spese per lavori a contratto ed in economia . . . . + 1,400,000

B) Forniture di magazzino . . . . . . + 200,000

Capitolo 52. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento . . . . — 8,040,000

Capitolo 53. Rinnovamento del materiale rotabile (capitoli 44 e 47 dell'entrata) . . . . + 3,000,000

SPESE ACCESSORIE.

Capitolo 61. Reintegro del fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429) . — 3,308,164

Capitolo 67. Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto (2) . . . . + 2,990,000

A) del 28 dicembre 1908 . . . . per memoria

B) del 13 gennaio 1915 . . . . + 2,990,000

Capitolo 68-*bis*. Contributi per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale (3) . . . . + 15,000,000

Capitolo 69. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, 2° capoverso della legge 22 aprile 1905, n. 137) . . . — 25,000,000

Totale titolo I . . . + 180,900,000

Titolo III. — *Magazzini ed officine*.

Capitolo 82-*bis*. Fondo di compensazione per le oscillazioni nei prezzi del combustibile (3) . . . . per memoria

(1) Articoli di nuova istituzione.

(2) Variata la denominazione.

(3) Capitolo di nuova istituzione.

RIEPILOGO GENERALE.

Variazioni complessive dell'entrata	+	180,900,000
Variazioni complessive della spesa	+	180,900,000
		»

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di Sua Maestà il Re:

Il Ministro del tesoro

CARCANO.

Il Ministro per i trasporti marittimi e ferroviari

ARLOTTA.

COMUNICATI

S. E. il Capo di Stato maggiore dell'Esercito, in data 26 giugno 1916, esprimeva in questi termini il suo compiacimento sull'andamento dei trasporti:

« *Gli ingenti trasporti ferroviari di carattere strategico, ef-*
« *fettuati nella seconda quindicina dello scorso mese e nella prima*
« *metà del corr. giugno, hanno fornito — come mi attendevo —*
« *la solenne e confortante riprova della bontà della nostra organiz-*
« *zazione ferroviaria militare.*

« *La Direzione dei trasporti ha dimostrato di essere preparata*
« *a fronteggiare con celerità e regolarità le molteplici esigenze che*
« *la situazione militare imponeva, e di essere in grado di rispon-*
« *dere in modo inappuntabile alle richieste del Comando Supremo.*

« *Alla Direzione dei Trasporti io sono pertanto lieto di rivol-*
« *gere un particolare elogio, che si estende al personale militare*
« *ed a quello delle ferrovie, i quali diedero continua e mirabile*
« *prova di capacità e di abnegazione.*

« *Eguale meritato encomio rivolgo pure all'Ufficio Tappe per*
« *il prezioso concorso prestato al trasporto delle truppe con i*
« *grandi movimenti eseguiti a mezzo di autocarri, in pianura e*
« *particolarmente in montagna.*

« *Prego il sig. Intendente Generale dell'Esercito di parteci-*
« *pare la mia piena soddisfazione a tutto il personale dipendente*
« *ed alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.*

Il Capo di S. M. dell'Esercito

LUIGI CADORNA ».

***

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di giugno 1916, la somma di lire 108,000, di cui lire 36,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al sig. presidente del Comitato centrale dell'Associazione Italiana della Croce Rossa, e lire 72,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali, seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al giugno 1916, la somma di lire 1,356,000.

Ordine generale N. 5 (S.).

Movimento nel personale superiore.

Con riferimento all'ordine generale n. 4 (S)-1916 si partecipa che, in seguito alla nomina del sig. comm. avv. Enrico Franza a Capo di gabinetto di S. E. il Ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, l'ispettore superiore sig. comm. ing. Andrea Alessandri rimane temporaneamente incaricato di dirigere il Servizio Segretariato.

Ordine di servizio N. 138. (M.).

Servizio di corrispondenza con le tramvie Bologna-Pieve di Cento-Malalbergo.

Nel prospetto a pagina 158 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) dovranno essere rettificate come appresso le distanze dalla stazione di scambio di Bologna delle seguenti stazioni delle tramvie Bologna-Pieve di Cento-Malalbergo:

Argelato.	km.	20
Boschi	»	34
Casadio.	»	16
Corticella	»	7
Pegola	»	35
Quarto	»	9

Ordine di servizio N. 139. (R.).

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dell'anno finanziario 1915-16.

(Vedi Ordini di servizio N. 182, 307-1915 ed 81, 133-1916).

A partire dalla contabilità di luglio dell'esercizio 1916-17 sono state introdotte nella nomenclatura dei conti le seguenti variazioni:

Pag. 26. — La dizione dell' attuale conto 100 di entrata viene modificata come in appresso:

100 - *Ministero della guerra - Anticipazioni e rimborsi*:

A) *Per prestazioni, forniture e lavori,* partitario 305, coll' annotazione: *Bilancia col conto* 129-*A della spesa.*

B) *Per prestazioni, forniture e lavori straordinari dipendenti dalla guerra,* partitario 305-*bis*, coll'annotazione: *Bilancia col conto* 129-*B della spesa.*

C) *Per lavori d'interesse generale in conseguenza della guerra,* partitario 305-*ter,* coll' annotazione: *Bilancia col conto* 129-*C della spesa.*

Pag. 27. — Aggiungere i seguenti nuovi conti:

104-*bis* - *Ministero della marina - Anticipazioni e rimborsi per prestazioni, forniture e lavori,* partitario 312-*bis,* coll'annotazione: *Bilancia col conto* 133-*bis della spesa.*

Pag. 27. — 104-*ter* - *Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari - Anticipazioni e rimborsi per lavori, forniture e prestazioni,* partitario 312-*ter,* coll' annotazione: *Bilancia col conto* 133-*ter di spesa.*

Pag. 61. — L'attuale dizione del conto 129 di spesa viene modificata nella seguente:

129 - *Ministero della guerra*:

A) *Spese per prestazioni, forniture e lavori*, partitario 1011, coll'annotazione: *Bilancia col conto* 100-*A di entrata.*

B) *Spese straordinarie dipendenti dalla guerra*, coll'annotazione: *Bilancia col conto* 100-*B di entrata*, coi sottoconti:

1. *Prestazioni e forniture*, partitario 1011-*bis*.
2. *Lavori*, partitario, 1011-*ter*.

C) *Spese straordinarie per lavori d'interesse generale in dipendenza della guerra*, partitario 1011-*quater*, coll'annotazione: *Bilancia con il conto* 100-*C dell'entrata.*

In questo sottoconto si portano le spese per lavori preventivamente approvati, richiesti dal Ministero della guerra per sfollamento dei porti e per la costruzione di magazzini per cereali.

Pag. 62. — Aggiungere i seguenti nuovi conti:

133-*ter* - *Ministero della marina* - *Spese per prestazioni, forniture e lavori*, partitario 1018-*bis*, colla annotazione: *Bilancia col conto* 104-*bis di entrata.*

Pag. 62. — 133-*ter* - *Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari* - *Spese per lavori, forniture e prestazioni*, partitario 1018-*ter*, coll'annotazione: *Bilancia col conto* 104-*ter di entrata.*

Pag. 71. — Al conto 49 fuori bilancio, è stato aggiunto il sottoconto:

c) *Esercizio* 1916-17 col n. 1247 di partitario.

Ordine di servizio N. 140. (M. e C.).

Estensione del servizio merci nella stazione di Varigotti.

Dal giorno 15 luglio 1916 la stazione di Varigotti della linea Ventimiglia-Genova, viene ammessa al servizio merci a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni, tanto in arrivo che in partenza, del peso fino a 1000 kg. per spedizione e costituite da colli non eccedenti i kg. 100 ciascuno. Dallo stesso giorno tali limiti di peso per spedizione e per collo sono estesi anche al servizio della grande velocità, ora ammessa soltanto pei trasporti non eccedenti i 50 kg.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 63 di fronte al nome della stazione di Varigotti il richiamo (3) alla lettera G - colonna 8 - dovrà essere sostituito col richiamo (15) e nella colonna 10 si dovrà esporre l'indicazione 0 (15) riportando in calce alla pagina stessa l'annotazione seguente:

(15) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di chilogrammi 1000, ma composti di colli non eccedenti i kg. 100 ciascuno.

Nella Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) a pag. 10 (edizione 15 marzo 1915) di fronte al nome della stazione di Varigotti si dovrà sostituire l'indicazione LG con LO-a.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 141. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.

Dal giorno 16 luglio 1916 il servizio cumulativo esistente, a mezzo dei transiti di Monza e di Molteno, con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci dovrà aver luogo, per tutti indistintamente i trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord., soltanto all'assoluta condizione che i trasporti stessi siano effettuati sempre, senza eccezione alcuna, in porto *assegnato* se in partenza dalle stazioni della ferrovia suddetta (fatta eccezione pei trasporti eseguiti in base alla tariffa speciale n. 11 G. V.) ed in porto *affrancato* se destinati alle stazioni medesime.

I trasporti in destinazione delle stazioni stesse non potranno essere gravati di assegno nè di spese anticipate, anche se rappresentanti porti anteriori.

I transiti di Monza e di Molteno dovranno perciò rispettivamente rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dalle stazioni della ferrovia su accennata che, eseguite dalla data suddetta in avanti, fossero carteggiate in porto affrancato e non daranno corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione delle stazioni medesime che fossero state accettate in porto assegnato ovvero gravate di assegno o di spese anticipate.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 64. (C. e M.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.

(Vedi Ordine di servizio N. 237 1915 e circolare N. 83-1915).

Nonostante il richiamo fatto con la Circolare n. 83-1915, continuano a pervenire lagnanze perchè talune stazioni si rifiutano di accettare spedizioni in servizio cumulativo colla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide, pretendendo di limitare i trasporti stessi alla stazione di Terni.

Nell'avvertire che saranno adottate, d'ora innanzi, misure punitive nei riguardi degli agenti che daranno luogo a simili anormalità, le quali non possono trovare la loro ragione che nell'irregolare tenuta del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza - edizione 1° aprile 1915 », si interessano i signori Ispettori addetti alle verifiche contabili ed i Controllori del traffico ad eseguire opportuni accertamenti presso le gestioni, onde le lamentate irregolarità abbiano a cessare.

Da distribuire agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 65. (M. e C.).

Riposo festivo.

(Vedi Ordine di servizio N. 318-1915).

Non tutte le stazioni applicano regolarmente la disposizione di cui al punto 4 dell'ordine di servizio n. 318-1915, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 48 stesso anno, colla quale vennero fatte cessare nelle domeniche e negli altri giorni festivi indicati nel-

l'allegato 2 alle Tariffe, la sospensione e la limitazione di cui al-l'art. 7 delle Tariffe *agli effetti della riconsegna* dei trasporti a G. V, P. V. A. e P. V. O.

Ad eliminare qualsiasi incertezza avvertesi che, per effetto di tale disposizione, *tutti i giorni festivi devono essere considerati come giorni feriali;* e perciò in detti giorni il termine stabilito per il ritiro dei trasporti (ridotto di un terzo nelle stazioni nelle quali si applica il comma *o*) dell'art. 117 delle Tariffe) non va soggetto a soluzione di continuità, ma decorre ininterrottamente come nei giorni feriali.

Scaduto il termine di ritiro delle merci senza che queste siano completamente asportate dalla stazione, devono essere applicate le prescritte tasse di sosta, quintuplicate dopo i primi due giorni di giacenza.

Naturalmente tutti gli Scali della rete dovranno nelle domeniche e negli altri giorni festivi essere aperti al pubblico ed effettuare la riconsegna dei trasporti.

Per quanto riguarda invece l'accettazione dei trasporti, continuano a valere nei giorni festivi la sospensione e la limitazione di cui all'art. 7 delle Tariffe.

Saranno tuttavia da accettarsi le spedizioni di quelle Ditte che, avendo iniziato il carico al sabato, intendessero completarlo nella domenica; come pure saranno da accettarsi spedizioni che fossero presentate la domenica nelle stazioni che saranno volta a volta autorizzate dalle Divisioni del Movimento.

Ricordasi infine che tutti i *trasporti d'interesse militare* (Circolare gialla n. 30 del 25 settembre 1915 del Servizio Movimento) devono sempre essere accettati e riconsegnati nelle domeniche e negli altri giorni festivi non altrimenti che nei giorni feriali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, *ed ai controllori del materiale.*

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(*Legge 19 giugno 1913, n. 641*).

Dopo la comunicazione fatta nel bollettino n. 15 del 13 aprile 1916, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 30 giugno 1916, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1, § 1, della legge)						Sussidi temporanei ad orfani — (art. 1, § 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi — (art. 1, § 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	importo		N.	importo		N.	importo	N.	importo	N.	importo		N.	importo	
Approvate dal 1° aprile a tutto il 30 giugno 1916	1912-13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1913-14	1	533	36	1	328	79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1914-15	1	252	44	11	4.165	15	8	3.045	—	—	—	—	—	—	—	—
	1915-16	439	317.076	85	142	82.807	76	101	35.369	2	810	2	33	09	3	32	61
	1916-17	3	5.051	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aggiungendo quelle approvate precedentemente.	. . . . . .	8601	6.535.813	19	1980	1.167.384	52	1351	479.507	50	17.334	137	1.129	55	34	292	62
Si ha un totale a tutto il 30 giugno 1916 . . .		9045	6.858.727	34	2134	1.254.686	22	1460	517.921	52	18.144	139	1.162	64	37	325	23

Sul residuo della disponibilità dell' anno finanziario 1915-16 *furono approvate dal Comitato, dopo il* 31 *marzo* 1916, *le seguenti concessioni*:

1°) - Sussidi temporanei ad orfani di pensionati:

(Art. 1, n. 2, lettera *c* della legge)

N. 3, a favore degli orfani sottonominati:

a) Angela ed Adelina, orfane del manovale esonerato Castellano Alessandro (117566): L. 357 annue, con decorrenza 1° febbraio 1916;

b) Natalina, orfana di 2° letto del fuochista pensionato Izzo Francesco (76449): L. 312 annue, con decorrenza 1° febbraio 1916: in sostituzione del sussidio temporaneo di L. 240, approvato in adunanza 19 dicembre 1915, a favore della sola orfana di 1° letto Iris;

c) Elia ed Elena, orfane del fuochista pensionato Feltre Felice (19361): L. 312 annue, con decorrenza 1° maggio 1916.

2°) - Assegni alimentari vitalizi a congiunti bisognosi:

(Art. 1, n. 3, lettera *e* della legge)

N. 9, a favore delle sottoindicate persone di famiglia di ex agenti:

a) Attianese Maria Carmela, vedova dell'applicato Bottari Gaspare (5848): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1915;

b) Abate Francesca, vedova del frenatore Grillo Placido (112073): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1915;

c) Cassolo Petronilla, vedova dell'applicato Craffen Carlo (125983): L. 360 annue, con decorrenza 1° aprile 1916;

d) Manzoni Virginia, vedova del manovratore Lodovichi Giovanni (108852): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1916;

e) Bonucci Rosa, vedova dell'operaio di 2ª classe Panti Augusto (110922): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1915;

f) Baluganti Adele, vedova dell' applicato Tognetti Guido (121039): L. 360 annue, con decorrenza 1° aprile 1916;

g) ZOI Cleofe, vedova del fuochista MORI Giuliano (141793): L. 300 annue, con decorrenza 1° marzo 1916;

h) GIUSTINI Giustina, vedova dell'accenditore esonerato CALDI Luigi (106089): L. 300 annue, con decorrenza 1° marzo 1916;

i) SIVORI Luigi, padre del macchinista SIVORI Fausto (104465): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1916.

3°) - RICOVERI DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE:

(Art. 2, penultimo capoverso, della legge)

N. 6, a favore degli orfani sottoindicati:

a) BRUNO, orfano del Capo conduttore P.le CODELLA Alessandro (80462);

b) IOLANDA, orfana dell'operaio di 2ª classe SCOGNAMIGLIO Pasquale (88915);

c) VITTORIO, orfano del cantoniere ARCADI Giuseppe (39657);

d) FRANCESCA, orfana del manovale MARIANI Antonio (34046);

e) FERNANDO, orfano del Capo conduttore P.le di 3° grado CAPECCHI Eugenio (31190);

f) GIUSEPPE, orfano dell'operaio di 1ª classe LUCIANO Giuseppe (64933).

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti patroni, cui venne affidata l'assistenza e la sorveglianza di orfani ricoverati in Istituti di educazione e di istruzione, o di orfani del terremoto 1908:

1°) MODICA e SCICLI: MORGANTE ing. Gasparangelo - Ispettore alla Sezione lavori di Siracusa;

2°) ROMA: TROTTA cav. Vincenzo - Capo stazione P.le di Roma-Trastevere;

3°) SIRACUSA: FONTANA Giuseppe - S. Capo ufficio - Sezione lavori.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(153393) - **Benvenuti** Pietro - Manovale - Deposito combustibili - Ferrara - Soldato di fanteria - Morto il 15 dicembre 1915.

(110092) - **Mengozzi** Baldo - Applicato Servizio Trazione - Sottotenente di fanteria - Morto il 12 giugno 1916.

(114977) - **De Risi** Carlo - Aiutante applicato - Controllo M. C. I. Torino - Caporale di fanteria - Morto il 15 giugno 1916.

- **Sonetti** Elmedo - Cantoniere avventizio - Divisione Lavori Firenze - Sergente di fanteria - Morto il giugno 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(162474) - **Ferro** Giuseppe - Manovale stazione Ceva - Caporale di fanteria - Morto il 25 dicembre 1915.

MORTI IN SERVIZIO FERROVIARIO VITTIME DEL DOVERE.

(144366) - **Pandini** Luigi - Manovratore - Stazione Ala - Morto il 24 giugno 1916.

SENTENZE

Costruzioni ferroviarie - Interruzione di un acquedotto - Lavori di ripristino - Limiti della competenza giudiziaria.

L'obbligo del costruttore di una strada ferrata di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e sicurezza il corso delle acque (art. 229 legge sui LL. PP.) va inteso in correlazione coll'art. 4 della legge sul contenzioso amministrativo, epperò può formare materia di giudizio come obbligo generico per conseguire un risarcimento di danni, ma non per legittimare la pretesa che alla esecuzione dell'opera di ripristino si adempia in modo diverso da quello avvisato dalla pubblica amministrazione.

CORTE DI APPELLO DI CATANZARO - Sentenza 26 febbraio-4 aprile 1916 (*Est.* D'Agostino) - Ferrovie Stato contro De Pasquale.

FATTO.

Per la costruzione della Ferrovia Pietrafitta-Rogliano, è stato necessario elevare un ponte ad intercettare l'acquedotto, che derivando l'acqua dal fiume Crati, la conduce ad animare un molino appartenente a Cesare De Pasquale. L'impresa costruttrice provvide mercè un canale provvisorio a che il molino non fosse rimasto privo d'acqua, e d'altra parte iniziò lo scavo per la costruzione dell'opera progettata allo scopo di ristabilire definitivamente in altra forma l'acquedotto interrotto. In tale stato di cose, il De Pasquale, con atto 29 luglio 1913, convenne in giudizio il Prefetto di Cosenza, quale rappresentante il Ministero dei lavori pubblici: assunse che la *forma* dell'opera progettata importerebbe una mi-

nore forza di deflusso delle acque, e quindi il deposito di materiali e l'ostruzione dell'acquedotto, per cui *spesso* il molino *potrebbe* rimanere inattivo; e chiese che fosse il convenuto nella qualità anzidetta condannato a rimettere l'acquedotto nello stato primitivo, ed in modo da poter bene funzionare, e non arrecare pregiudizio alla attività funzionale del molino. Con lo stesso atto il De Pasquale si *riservò* espressamente ogni altro suo diritto ed azione, specialmente pel *risarcimento dei danni che si potessero* in seguito arrecare. Intervenne nel giudizio il Capo Compartimento di Reggio, ed assunse la rappresentanza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, onde la lite si è contestata nel suo contraddittorio.

Con sentenza del 15 maggio 1915, il giudice delegato ordinò una perizia, allo scopo di stabilire se l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con l'opera di ricostruzione dell'acquedotto in nuova forma abbia provveduto a garantire la completa libertà, innocuità e sicurezza del corso delle acque, in modo che non accada o non sia accaduta l'inattività funzionale del molino lamentata dall'attore. E contro questa sentenza produsse appello l'Amministrazione, prendendo le conclusioni che precedono.

IN DIRITTO.

La dimanda dell'attore, come fu spiegato col libello istitutivo del giudizio ed esplicata con gli ulteriori atti di contestazione della lite, si avvisa manifestamente inammissibile. A norma dell'art. 4 della legge 20 marzo 1865 sul contenzioso amministrativo, l'autorità giudiziaria non può revocare o modificare gli atti dell'autorità amministrativa, ma può soltanto conoscere degli effetti, allo scopo di ordinare il risarcimento dei danni derivati dai medesimi. Nella specie in esame l'obbietto del giudizio è l'atto amministrativo in sè non l'effetto di questo. Il De Pasquale come si è innanzi rilevato, non si duole delle conseguenze *attuali* dell'opera iniziata da un'Amministrazione dello Stato, non chiede il risarcimento di un danno già conseguito; ma investe l'opera, cioè l'*atto*, nella sua essenza e nel suo valore, chiedendo che l'autorità giudi-

ziaria — per evitare danni futuri — ordini la costruzione dell'acquedotto nello stato primitivo od in forma diversa da quella avvisata dalla suddetta Amministrazione; e ciò importa ad evidenza, una domanda di revoca o di modificazione di quell'atto, sottratta alla giurisdizione dell'autorità giudiziaria.

L'art. 229 della legge sui lavori pubblici — che fa obbligo al costruttore di una strada, di ristabilire in convenevoli condizioni di comodità e sicurezza il corso delle acque — va inteso in correlazione col su menzionato art. 4 della legge sul contenzioso amministrativo; e però il suo precetto può essere materia di giudizio, come obbligo *generico*, per conseguire un risarcimento di danni; ma non per motivare la pretesa che all'esecuzione dell'opera si adempia in modo diverso da quello avvisato dalla pubblica Amministrazione. È solo in tal modo che si contempera il diritto di quest'ultima col diritto del privato, e si ristabilisce l'equilibrio. Il primo giudice rilevò che l'attore aveva diritto all'osservanza dell'art. 229 della legge sui lavori pubblici; che era legittima l'azione diretta ad imporre la suddetta osservanza, per la semplice minaccia di violazione di quel diritto, ed a questa finalità ha preordinata la perizia.

Il concetto che informa la sentenza impugnata è manifestamente erroneo. A tenore del medesimo la sentenza definitiva dovrebbe constatare che l'opera progettata non corrisponde alle prescrizioni dell'art. 229; e dovrebbe limitarsi ad imporre *genericamente* all'Amministrazione di osservare le suddette prescrizioni. Or la semplice imposizione di osservare una norma di legge, senz'altro provvedimento, non è atto di funzione giurisdizionale, che si attua invece con la reintegrazione del diritto violato, sotto forma di condanna alla restituzione del tolto o al risarcimento del danno; e d'altra parte il comando di eseguire una norma di legge è superfluo, poichè la legge costituisce per sè stessa un precetto coattivo. Nella specie, la funzione giurisdizionale per l'offesa minacciata al diritto dell'attore, consisterebbe nell'imporre una determinata forma di costruzione, o nell'ordinare la demolizione dell'opera, che venisse costruita in forma diversa, e ciò è assolutamente interdetto all'autorità giudiziaria, come si è innanzi osservato.

P. Q. M. la Corte, accogliendo l'appello prodotto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato contro la sentenza emessa dal Giudice Di Francia, in data 15 marzo 1914, e questa riformando, dichiara inammissibile la domanda spiegata da Cesare De Pasquale contro la suddetta Amministrazione con l'atto del 29 luglio 1913.

Passaggi a livello privati preesistenti alla legge 30 giugno 1906, n. 372 - Diritto dell'amministrazione di munirli di cancelli con chiave da tenersi in custodia dagli utenti.

In mancanza di patto contrario, l'Amministrazione ferroviaria può, senza il consenso degli utenti, modificare il sistema di chiusura e di funzionamento dei passaggi a livello privati, scegliendo fra i varî metodi dalla legge previsti.

Può, quindi, in conformità del 4° comma dell'art. 10 della legge 30 giugno 1906, in sostituzione dei preesistenti sistemi di chiusura, munire i suddetti passaggi a livello privati, di cancelli con chiave da tenersi in custodia dagli utenti.

TRIBUNALE DI CATANZARO - sentenza 15-31 maggio 1916 (*Est.* Granato) - B.ne Enrico Barracco contro Ferrovie Stato.

DIRITTO.

Osserva che i passaggi a livello, oggetto della presente controversia, furono stabiliti allorchè, circa 50 anni or sono, si costruì la linea litoranea Metaponto-Reggio Calabria, e vennero destinati allo scopo di mantenere salve le comunicazioni tra i fondi limitrofi a monte appartenenti al barone Barracco, e le zone di terreno a valle, le quali altrimenti, a causa della costruzione della linea ferroviaria, sarebbero rimaste fuorcluse. Se l'espropriazione per causa di pubblica utilità privò il proprietario del dominio sulla zona di terreno da trasformarsi in sede stradale, la facoltà dei passaggi a livello concessa contemporaneamente dall'Ammi-

nistrazione, servì a moderare gli effetti del nuovo stato di cose, costituendo una specie di transazione tra il dominio dello Stato sulla sede stradale e il diritto del privato di continuare ad accedere sulle zone a valle dei suoi fondi. Di fronte a tale condizione di cose, se può sostenersi che l'utente del passaggio, dopo la costruzione della linea, ha continuato a servirsi di un diritto preesistente, non può pretendersi che egli abbia acquistato il diritto nuovo di esercitare il passaggio in una o nell'altra delle forme che la pubblica Amministrazione ha creduto di adottare nell'interesse del servizio, specialmente per assicurare l' integrità personale dei viaggiatori e la regolare esecuzione dei trasporti di merci e derrate. L'acquisto di un nuovo diritto, non fondato su alcun corrispettivo, rappresenterebbe per l' utente un indebito arricchimento, contrasterebbe con gli stessi principî dell'autonomia e indipendenza dell'Amministrazione ferroviaria, specialmente dal lato tecnico, e formerebbe serio ostacolo all'adempimento di una funzione sociale, qual'è quella esercitata dalle Ferrovie. Ammettendo l'acquisto, da parte del privato, del diritto circa la *forma* del passaggio, ne conseguirebbe che, se nuove esigenze tecniche o ragioni economiche imprescindibili imponessero alle Ferrovie di modificare la forma del passaggio, il privato potrebbe legittimamente lamentarsene ed opporsi alla innovazione e così la funzione dell'Amministrazione rimarrebbe inceppata, e la pretesa più o meno infondata di un privato cittadino prevarrebbe sull'in- l'interesse generale. Siccome ciò non può ammettersi, riesce evidente come il diritto del privato debba mettersi in relazione e contemperarsi con la funzione pubblica, e come, nella specie in esame, se il proprietario conserva il diritto del passaggio, non possa accampare pretesa alcuna circa il *modo* come esso debba essere esercitato.

L'origine e le modificazioni dei passaggi a livello trovano, nella nostra legislazione sulle Ferrovie, la più chiara spiegazione. Nel primo periodo della nostra politica ferroviaria, prevalse, come il Barracco riconosce, il concetto che il cittadino dovesse rimanere escluso da ogni ingerenza nell'esercizio delle strade ferrate, e perciò la legge del 1865 stabilì (art. 229) che il costruttore di una strada ferrata pubblica avesse obbligo di rimettere in convenienti condizioni di comodità e sicurezza, a proprie spese, tutte le comu-

nicazioni pubbliche e private che dalle opere dell'Impresa rimanessero interrotte; che (art. 230) le opere d'arte costruite nel corso di una ferrovia pubblica, per la conservazione ed il ristabilimento delle comunicazioni, tanto di pubblica che di privata pertinenza, dovessero essere mantenute da chi aveva l'onere della manutenzione delle Ferrovie, e che, nei punti d'intersecazione con strade ordinarie, pubbliche o private, le Ferrovie (art. 213) dovessero inoltre essere munite di cancelli o altri modi di chiusura, sì da impedire il passaggio contemporaneo delle macchine e dei veicoli della strada ordinaria, e le chiusure dovessero avere in attiguità case cantoniere o casotti di guardia, ed i meccanismi necessari pel conveniente loro esercizio. In esecuzione a tali precetti, lo Stato, costruttore delle Ferrovie, fece apporre i cancelli nei punti d'intersecazione, costruì case cantoniere, casotti di guardia, meccanismi di chiusura e assunse su di sè l'onere di mantenere il personale necessario pel regolare funzionamento di ogni specie di passaggio a livello.

Per tal guisa, il privato conservava bensì il diritto di attraversare la linea ferroviaria, ma riconosceva all'Amministrazione la facoltà di vigilare sul funzionamento dei cancelli, in conformità alle esigenze del pubblico servizio, di cui essa aveva la responsabilità.

Sopravvenuta la legge del 30 giugno 1906, ispirata agli stessi criteri generali della precedente, ma a norma di maggior praticità e di bene intesa economia, il principio dell'esclusione del privato da ogni ingerenza nell'esercizio ferroviario fu mantenuto; ma i rapporti tra esso e l'Amministrazione, in ordine ai passaggi furono regolati con maggiore opportunità, inquantochè, tra l'altro, si diè facoltà all'Amministrazione, anche nelle reti ferroviarie principali, di munire i cancelli dei passaggi a livello privati, di chiavi da tenersi in consegna dall'utente, sotto la sua responsabilità. Per tale innovazione, i rapporti tra l'Amministrazione ed utente furono leggermente modificati, giacchè, se questi, nel tempo anteriore, doveva, per passare, rivolgersi all'agente ferroviario e chiedere l'apertura dei cancelli, dopo la nuova legge, servendosi della chiave affidatagli, poteva aprire e chiudere i cancelli a suo talento, con maggiore indipendenza e larghezza d'uso, giacchè gli era facile servirsi dei passaggi anche nelle ore in cui prima non

avrebbe potuto, nelle ore, ad esempio, destinate al riposo dell'agente ferroviario. Rimanevano insomma inalterati il diritto del passaggio in favore del privato e l'obbligo dello Stato di costruire cancelli e meccanismi e solo veniva diversamente atteggiato il *modo* di funzione dei cancelli stessi, i quali se prima venivano aperti e chiusi dall'agente ferroviario, in seguito dovevano esserlo dallo stesso utente. Può ora sostenersi che, per ciò solo il privato abbia subìto pregiudizio? Evidentemente no, giacchè, se egli non aveva quesito il diritto che i cancelli funzionassero sempre allo stesso modo, non può ora lamentarsi che l'Amministrazione affidi a lui medesimo le chiavi dei cancelli di cui egli stesso si serve. Nè si obbietti che l'utente in possesso della chiave sia, per ciò solo, sottoposto ad una servitù personale, giacchè tale obbiezione non ha fondamento giuridico.

Il Barracco parte dal presupposto che dal nostro diritto sia scomparsa ogni traccia di servitù personale, salvo, il servizio militare, ed eccepisce quindi che, se egli fosse obbligato a provvedere alla funzione di cancelli, sarebbe sottoposto ad una servitù personale vera e propria. È facile però rilevare che, non può parlarsi di servitù, se non quando si sia in presenza di un soggetto servente e di uno dominante: che se la chiusura dei cancelli fosse messa a carico degli agenti ferroviari, proprio costoro, sia pure indirettamente, dovrebbero servire il Barracco, mentre ogni idea di servitù sfumerebbe qualora le chiavi dei cancelli fossero affidati agli utenti, giacchè, costoro, in siffatta ipotesi, non farebbero che servire sè stessi, traendo per giunta vantaggio, come s'è detto, da tale novella condizione di cose. Di questa lievissima ingerenza di un privato nel complesso movimento di un pubblico servizio, il Barracco non può dolersi più di quanto se ne dolga l'Amministrazione, giacchè, al postutto, se nocumento o pericolo sia per derivare dalla modificazione introdotta nella funzione dei cancelli, il nocumento non può che ripercuotersi sul servizio pubblico.

All'attore fa veramente impressione che le chiavi debbano essergli affidate sotto la sua responsabilità, ma gli si risponde che un diritto qualsiasi non può essere concepito senza un corrispettivo dovere e che non è da escludersi a priori, che l'utente possessore della chiave, possa, quando che sia, abusarne, sia lasciando aperti i cancelli, ovvero incorrendo in imprudenza o negligenza tali da

recar grave pregiudizio all'Amministrazione ferroviaria. Per tutto quanto potesse eccedere l'uso razionale delle chiavi, era quindi indispensabile che s'invocasse la responsabilità dell'utente, dalla quale egli del resto, non era esente neanco in precedenza, giacchè, nell'attraversare il passaggio, doveva anche allora, usare la necessaria solerzia, evitare gli sgombri, attenersi, in momenti determinati, alle prescrizioni dei guardiani, attendere che i treni in vista fossero passati, ecc. Un'altra obbiezione del Barracco riguarda la condizione dell' utente in rapporto agli orari delle ferrovie, alle variazioni che essi frequentemente subiscono, ed al passaggio dei treni straordinari, in quanto che, egli eccepisce, degli orari e dei passaggi di treni straordinari l'utente non ha nè può avere notizia, come prima l'avevano e potrebbero continuare ad averla i guardiani ferroviari. L'obbiezione però ha maggior parvenza che fondamento e poggia sopra una supposizione che non corrisponde a realtà.

L'affidamento delle chiavi non è infatti dalla legge abbandonato all'arbitrio, ma concesso alla discrezione e prudenza dell'Amministrazione, la quale, come nel suo vitale interesse, non affida ai privati le chiavi dei cancelli, se non in quei tratti di linea che presentano sufficiente visuale libera, sicchè gli utenti possano bene scorgere, a grande distanza, l'arrivo di un treno ordinario o straordinario, e prendere da ciò norma per cogliere il momento opportuno in cui la linea possa essere attraversata senza pericolo. S'intende da sè che, per avventura, l'ubicazione del passaggio a livello non presentasse sufficiente visuale libera, l'utente avrebbe diritto di reclamare, in via amministrativa, ovvero, caso per caso, proporre, contro le ferrovie, opportuna istanza giudiziaria. Non pare pertanto che i lamenti dell'attore siano fondati. Che, ove in estrema ipotesi, voglia ammettersi che egli avesse quesito il diritto alla forma del passaggio, diritto che l'art. 10 della legge 30 giugno 1906 gli avrebbe tolto, non perciò la sua condizione ne sarebbe avvantaggiata, giacchè, come è concorde dottrina e giurisprudenza, qualora un provvedimento legislativo abolisca un diritto, l'utente non può esercitare azione d'indennizzo, se non quando la stessa legge abolitiva lo consenta, e nei termini da essa stabiliti. Ma la legge del 1906 nessuna azione di risarcimento concede al privato, pel modificato sistema di chiusura dei cancelli, e perciò nulla il

Barracco può chiedere alla Amministrazione in dipendenza del nuovo regime di taluni passaggi a livello.

Osserva che alle Ferrovie si fa addebito di avere, a lor modo, interpretato l'art. 10 della legge 30 giugno 1906, considerando le strade di Barracco come passaggi a livello privati, e sottoponendole al regime di cui al comma 4° di detto articolo, mentre esse sono strade ordinarie private, contemplate nella parte prima dell'articolo medesimo e non possono perciò essere chiuse con cancelli muniti di chiave da affidarsi all'utente. Secondo l'attore, la legge del 1906 avrebbe, nell'art. 10, introdotto, in ordine alle strade, una quadruplice distinzione, e cioè: strade ordinarie pubbliche, strade ordinarie private, passaggi pedonali, passaggi a livello privati. Ora, tale classificazione è del tutto erronea, giacchè l'art. 10 classifica le ferrovie in principali e secondarie ed, unicamente in rapporto a tale distinzione, tratta delle strade pubbliche e private e dei passaggi pedonali. Quanto ai passaggi a livello, ma, com'era logico e corrispondente al linguaggio tecnico, attribuisce il passaggio alle strade pubbliche private, indifferentemente, giacchè il passaggio al livello non è se non quel tratto della linea ferroviaria che viene, nello stesso piano, attraversato da altra qualsiasi strada.

Allorchè pertanto il comma 4° dell'art. 10 stabilisce che i passaggi a livello privati possono essere muniti di cancelli con chiavi da tenersi in consegna dallo utente, sotto la sua responsabilità, non crea una nuova categoria di strade, ma riferisce il passaggio alle strade private di cui è cenno nella prima parte. Lo stesso articolo non innova, per quanto attiene alla costruzione dei cancelli, dei meccanismi di chiusura, ecc., ma induce soltanto il nuovo concetto che la chiave debba tenersi in consegna dall'interessato, sotto la sua responsabilità. Siffatta interpretazione viene poi fortemente ribadita dai successivi comma 5° e 6° i quali parlano di passaggi a livello in relazione a strade carreggiabili di primaria importanza od a strade private, sicchè il comma 4° ha proprio questo significato: che i passaggi a livello di strade private (come sono appunto quelli di cui si serve il Barracco) possano essere muniti di cancelli con chiave, da tenersi dallo utente. Ne consegue che l'Amministrazione delle Ferrovie, avendo fatto uso di una facoltà espressamente riconosciutale dalla legge, non solo

non aveva alcun dovere di ricorrere all'Autorità giudiziaria, alla quale non poteva chiedere alcuna dichiarazione di diritto, ma non può ora esser chiamata a rispondere di danni verso il Barracco. Osserva che si muove anche addebito alle Ferrovie di aver chiuso i cancelli di loro iniziativa senza cioè averne prima ottenuto facoltà dell'Autorità giudiziaria e di avere così pregiudicato i diritti dell'istante. Si risponde che il comma 4° dell'art. 10 anzicitato concedeva all'Amministrazione la facoltà di affidare le chiavi all'utente, dopo che queste furono rifiutate, alle Ferrovie non rimaneva che ordinare la chiusura dei cancelli, in quanto che il vecchio regime relativo alla loro funzione non poteva essere protratto per l'ostacolo proveniente dalla nuova legge, ed i cancelli non potevano essere lasciati aperti, senza grave pericolo del pubblico servizio. Concessa all'Amministrazione la facoltà di consegnare le chiavi agli utenti, il Barracco avrebbe ben provveduto ai suoi interessi, senza andare incontro al benchè minimo pregiudizio, se avesse ricevuto le chiavi, salvo a chiedere in seguito all'Autorità giudiziaria, i provvedimenti che gli fossero sembrati opportuni. Va rilevato ad esuberanza che la chiusura non fu disposta improvvisamente, ma l'attore venne espressamente diffidato, che, qualora nel termine di quindici giorni, non avesse curato di ritirare le chiavi, l'Amministrazione avrebbe dovuto chiudere i passaggi; sicchè ogni preventivo ricorso all'Autorità giudiziaria sarebbe stato vano, salvo alla parte che si fosse infine creduta lesa di chiedere ai giudici le opportune dichiarazioni di diritto.

Si eccepisce in ultimo che la chiusura avrebbe dovuto essere disposta dal Ministero dei LL. PP., a norma dell'ultimo comma del citato art. 10, ma anche qui si cade in errore, giacchè il detto comma disciplina i passaggi a livello sulle ferrovie principali, non muniti di chiusura e messi in evidenza con qualche indicazione fissa e stabilisce che il Ministero ne possa prescrivere la chiusura, per ragioni speciali di sicurezza pubblica; mentre, nel caso in esame, si tratta di passaggi a livello muniti di cancelli a chiave, il che costituisce un'ipotesi del tutto differente, alla quale non può applicarsi l'ultimo comma dell'art. 10.

Osserva che l'innovazione apportata dalla legge 30 giugno 1906, non pregiudica affatto gli interessi degli utenti costringendoli a costruire casotti e a mantenere personale di guardia, come af-

ferma l'attore, giacchè di nessun casotto v'è bisogno e nessun guardiano occorre perchè l'agente di campagna di un privato cittadino apra, con la chiave affidatagli, un cancello, lo chiuda e attraversi la linea ferroviaria, trattandosi di operazioni che possono essere compiute in un istante, dalla stessa persona che si serve del passaggio, senza concorso di altri. Che l'azione proposta dal Barracco, essendo priva di fondamento giuridico dev'essere respinta, con la condanna di esso attore alle spese del giudizio. (Art. 370 C. P.).

ANNO IX - N. 29

20 LUGLIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, luglio 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

LEGGE 9 *luglio* 1916, *n.* 814, *che approva l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finanziario* 1916-17, *fino a quando non siano approvati per legge, e non oltre il* 31 *dicembre* 1916 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il termine indicato dalla legge 14 giugno 1916, n. 738, riguardante l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1916-17 è prorogato fino a che gli stati medesimi non siano approvati per legge, e non oltre il 31 dicembre 1916.

Avranno effetto per l'esercizio 1916-917 i provvedimenti tributari emanati, in base alla legge 22 maggio 1915, n. 671, col R. decreto 31 maggio 1916, n. 695.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 12 luglio 1916, n. 163.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 9 luglio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — SONNINO — COLOSIMO — ORLANDO — SACCHI — MEDA — CARCANO — MORRONE — CORSI — RUFFINI — BONOMI — FERA — ARLOTTA — RAINERI — DE NAVA — BISSOLATI — BIANCHI — COMANDINI — SCIALOIA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *giugno* 1916, *n.* 830, *riguardante la ripartizione dei servizi fra il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari ed il Ministero della marina* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 4 del R. decreto 22 giugno 1916, n. 756, concernente l'istituzione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 17 luglio 1916, n. 167.

ministro del tesoro, di concerto col ministro della marina e con quello dei trasporti marittimi e ferroviari;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli uffici del Ministero della marina che a tenore del R. decreto 22 giugno 1916, n. 756, vengono trasferiti al Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari sono i seguenti:

1° direzione generale della marina mercantile;

2° ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 2.

Il Consiglio superiore della marina mercantile, costituito col decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1916, n. 285, e la Commissione centrale per il traffico marittimo, costituita col decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1916, n. 90, sono anch'essi trasferiti al Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 giugno 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — CORSI — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 142. (M. e C.).

Ammissione al servizio di corrispondenza della stazione di Ceres e della fermata di Mezzenile della linea Torino-Ciriè-Lanzo-Ceres.

(Vedi Ordine di servizio N. 238-1915).

Il servizio di corrispondenza esistente, a mezzo della stazione di scambio di Torino Dora, con la ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo viene esteso a datare dal 24 luglio 1916 alla nuova stazione di CERES ed alla fermata di MEZZENILE.

La stazione di CERES è abilitata al servizio merci G. V. e P. V. O., è provveduta di un piano caricatore di testa e dista Km. 44 dalla stazione di scambio di Torino Dora.

La fermata di MEZZENILE è abilitata al servizio merci G. V. e dista Km. 42 dalla stazione di scambio di Torino Dora.

In relazione a ciò si dovranno introdurre le opportune aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » alle pagine 9, 12 e 142.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 143. (C.).

Bollettino commerciale delle ferrovie dello Stato.

In applicazione dell'articolo 5 delle « Norme riguardanti le tariffe e condizioni di trasporto ed i servizi cumulativi sulle ferrovie dello Stato » approvate col decreto Luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1888, (vedasi Bollettino Ufficiale n. 3-1916) verrà iniziata, nel corrente mese di luglio, la pubblicazione di un « *Bollettino commerciale delle ferrovie dello Stato* », per mezzo del

---

quale saranno portate a conoscenza delle stazioni e del pubblico le disposizioni concernenti le modificazioni alle tariffe e alle condizioni di trasporto.

In relazione al contenuto del detto *Bollettino commerciale* dovranno quindi farsi le necessarie correzioni ed aggiunte alle tariffe ed alle altre pubblicazioni di servizio.

Il *Bollettino commerciale* sarà posto in vendita nelle principali stazioni della rete al prezzo di lire 0,20 per numero: e in ogni stazione sarà sempre tenuto a disposizione del pubblico.

Anche al *Bollettino commerciale delle ferrovie dello Stato* si faranno abbonamenti annuali, con decorrenza dal 1° gennaio di ciascun anno, al prezzo di lire 3.00 da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale; però agli abbonati del *Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato* sarà, per l'anno in corso, inviato gratuitamente. È ammesso eccezionalmente l'abbonamento al *Bollettino commerciale* per il 2° semestre 1916, al prezzo di lire 1.50 da pagarsi anticipatamente come per gli abbonamenti annuali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 144. (C.).

Facilitazioni di viaggio: alle famiglie — che non abbiano diritto a riduzione — degli ufficiali richiamati dal congedo degenti o morti negli ospedali del regno; e alle famiglie dei militari delle nazioni alleate che si recano in Italia ed alle famiglie dei militari italiani che si recano nelle nazioni alleate per visitare i loro congiunti degenti negli ospedali o per assistere alle esequie di quelli morti.

Come temporanea eccezione a quanto stabilisce il paragrafo 18 del regolamento pei trasporti militari si consente l'pplicazione

della tariffa differenziale *C* pei viaggi delle famiglie — che in base al suddetto regolamento non hanno diritto a riduzione — degli ufficiali *richiamati dal congedo,* le quali si recano a visitare i loro congiunti degenti negli ospedali del regno o ad assistere alle esequie di quelli morti.

La concessione è limitata a favore di due persone soltanto della famiglia dell'ufficiale, fra quelle indicate nel paragrafo 19 del regolamento suddetto escluse le persone di servizio.

Oltre alla richiesta mod. *D* per ottenere il biglietto a riduzione ed alla prescritta tessera di riconoscimento, i viaggiatori dovranno essere in possesso dell'invito (lettera, telegramma, ecc.) in originale pervenuto loro dall'autorità medico-militare per la visita all'ufficiale.

Pure in via eccezionale e temporanea si consente l'applicazione della tariffa differenziale *C* pei viaggi delle famiglie dei militari delle nazioni alleate che si recano in Italia, ne partono o vi transitano per visitare i loro congiunti degenti nei nostri ospedali di riserva o per assistere alle esequie di quelli morti e la medesima facilitazione viene accordata pel viaggio delle famiglie dei militari italiane quando esse, per i motivi suaccennati, debbano recarsi nelle nazioni alleate.

In entrambi i casi la concessione è limitata a due soli membri della famiglia del militare (1).

I viaggiatori che dalle nazioni alleate si recano in Italia presenteranno alle stazioni del transito terrestre o marittimo pel quale entrano nel regno la richiesta mod. *D* rilasciata dal comando dei carabinieri del luogo di transito stesso e dovranno inoltre essere provvisti dei seguenti documenti:

a) il passaporto che autorizzi il richiedente a viaggiare in Italia;

b) un documento (lettera, telegramma, ecc.) proveniente dal Direttore dell'Ospedale in cui il militare è ricoverato che accerti che il militare stesso sia ammalato, ferito o morto. In calce a tale

(1) I parenti (due) ammessi al benefizio della riduzione sono i seguenti: genitori, mogli, figli, fratelli, sorelle, nonni, suoceri e cognati.

documento il sindaco del luogo di residenza del viaggiatore, farà risultare la relazione di parentela che il viaggiatore stesso ha col militare.

Gli italiani regnicoli che si recano nelle nazioni alleate per visitare i loro parenti militari presenteranno alla stazione di partenza la richiesta mod. *D* rilasciata dal comando dei reali carabinieri residenti nel capoluogo del circondario in cui si trova il comune di residenza degli interessati e dovranno inoltre essere provvisti dei documenti di riconoscimento (tessera, lettera, ecc.) indicati pei viaggi in Italia delle famiglie dei militari delle nazioni alleate.

I documenti di riconoscimento di cui trattasi tanto nei casi di viaggi delle famiglie di militari delle nazioni alleate, quanto in quelli di viaggi di famiglie di militari italiani, devono rimanere in possesso dei viaggiatori a giustificazione del viaggio di ritorno che verrà effettuato pure a tariffa differenziale *C* su presentazione di richiesta mod. *D* che dalle autorità militari o dai reali carabinieri verrà rilasciata insieme a quella occorrente pel viaggio di andata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 145. (M. e L.).

Apertura all'esercizio del nuovo deposito locomotive di Savona Fornaci; conseguente sistemazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza fra Savona Letimbro e Vado; attivazione del blocco fra quelle due stazioni.

A partire dalle ore 17 del giorno 20 giugno 1916 è stato attivato, colla circolare n. 12 del 12-6-916 della Divisione Lavori di Genova, il nuovo Deposito Locomotive di Savona Fornaci, situato fra Savona Letimbro e Vado, a monte del binario di corsa; detto deposito si allaccia alla linea Sampierdarena-Ventimiglia me-

diante una comunicazione il cui deviatoio, preso di punta dai treni pari, trovasi sul binario di corsa Km. 41 + 493,50.

In dipendenza dell'impianto del detto deposito sono stati pure eseguiti ed attivati quelli di segnalamento e di sicurezza qui in appresso descritti:

Impianto di un semaforo ad un'ala situato in stazione di Savona Letimbro alla progressiva Km. 40 + 099,75, che comanda esclusivamente alle partenze delle locomotive dirette al deposito di Savona Fornaci. Detto semaforo è collocato a destra di quello a due ordini di ali già in funzione per comandare alle partenze dei treni per Savona Marittima e Vado, ed è manovrato dalla cabina *D* di Savona Litimbro.

Impianto di un semaforo ad un'ala di 1ª categoria posto alla progressiva Km. 41 + 718, a 225 m. dalla punta del deviatoio d'accesso al nuovo deposito, preceduto a m. 729 dal relativo segnale di avviso, posto alla progressiva Km. 42 + 447. Tali due segnali proteggono verso Vado la comunicazione d'accesso al Deposito e sono posti alla sinistra dei treni ai quali comandano.

Impianto di un semaforo ad un'ala di partenza dal Deposito verso Savona L., posto alla sinistra del binario alla progressiva Km. 41 + 583 ed a m. 90 dalla punta del deviatoio d'innesto dell'allacciamento.

I suddetti segnali di protezione lato Vado e di partenza dal Deposito sono manovrati, unitamente alla comunicazione d'ingresso al Deposito, da un apparato Saxby situato in apposita cabina alla progressiva Km. 41 + 494.

A partire dal giorno e dall'ora anzi indicati è stato pure attivato l'impianto:

del blocco (tipo Cardani) pei due sensi di corsa dei treni, fra la cabina di Savona Fornaci e Vado, coll'istituzione di due posti situati come segue:

Savona Fornaci - Cabina Km. 41 + 494 — posto di blocco N. 14,

Vado - F. V. Km. 45 + 231 — posto di blocco N. 15;

di consensi elettrici alla cabina *D* di Savona Letimbro, azionati da un istrumento tipo F. S. a maniglia bloccabile, sul predetto segnale di partenza del Deposito locomotive di Savona For-

naci e sui segnali di protezione, lato Vado, dell'allacciamento al Deposito stesso;

di consensi elettrici alla cabina di Savona Fornaci, azionati da un istrumento tipo F. S. a maniglia bloccabile, sui segnali di partenza da Savona per Vado e per il Deposito locomotive di Savona Fornaci. Il consenso che la predetta cabina concede sul segnale di partenza per Vado completa quello di blocco concesso da Vado;

di un istrumento di consenso tipo F. S., al P. L. Km. 41+150,34 fra Savona Letimbro e Savona Fornaci, a maniglia bloccabile, collegato con chiavi ai cancelli del P. L. stesso, che completa i consensi che la cabina *D* di Savona Letimbro e la cabina di Savona Fornaci si scambiano fra loro.

In dipendenza di ciò, verrà abolito il segnalamento a campana al detto passaggio a livello.

Rimarrà invece in funzione agli altri PP. LL. compresi fra Fornaci e Vado.

Coll'attivazione dei suddetti impianti rimane invariato il segnalamento di protezione della stazione di Savona Letimbro, lato Vado, come pure quello di protezione e di partenza di Vado, lato Savona.

Ordine di servizio N. 146. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Genga-Arcevia.

Dal giorno 20 luglio 1916 viene aperta all'esercizio sulla linea Orte-Ancona, fra le stazioni di Albacina e Serra S. Quirico, la fermata di Genga Arcevia al km. 239+397 (da Roma) a destra della linea stessa.

Alla protezione dei treni facenti servizio nella fermata provvederà il personale di scorta ai treni stessi.

La fermata di Genga-Arcevia è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata a mezzo di un guardiano con le modalità di cui gli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909, e successive modificazioni.

Dalla detta fermata vengono distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato A » al presente ordine di servizio.

La stazione di Albacina è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli, ecc., nonchè del versamento del relativo importo.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'Allegato B al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio n. 146-1916.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Genga-Arcevia.

DA	A	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		I	II	III	
Genga-Arcevia	Ancona . . .	6.75	4.75	3.05	Albacina
	Palombina . .	6.15	4.30	2.80	
	Falconara M. .	5.65	3.95	2.55	
	Castel Ferretti .	5.05	3.55	2.30	
	Chiaravalle . .	4.70	3.30	2.15	
	Iesi	3.40	2.40	1.55	
	Monte Carotto C.	2.40	1.70	1.10	
	Castelplanio C. .	1.70	1.20	0.80	
	Serra S. Quirico	0.85	0.60	0.40	
	Albacina . . .	1.—	0.70	0.45	
	Fabriano . . .	1.95	1.35	0.90	
	Fossato . . .	3.85	2.70	1.75	
	Gualdo Tadino .	4.60	3.20	2.10	
	Gaifana . , .	5.40	3.80	2.45	
	Nocera Umbra .	6.60	4.65	3.—	
	Valtopina . .	7.35	5.15	3.30	
	Pieve Fanonica .	7.70	5.40	3.50	
	Foligno . . .	8.90	6.25	4.—	

Allegato **B** *all'Ordine di servizio 146-1916.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914 si dovrà:

— a pag. 29 fra Gemona Ospedaletto e Genisi inserire:

Genga-Arcevia (C. Cantoniera)	**Orte-Ancona**	**Ancona 4° Fabriano**	**Ancona**	**91**	**V (6)**	**B (6)**

— a pagina 91, nella tabella 91 Roma-Ancona e diramazioni Portonaccio-Roma S. Lorenzo e Foligno-Terontola inserire fra Albacina e Serra S. Quirico il nome di Genga Arcevia, da considerarsi scritto in corsivo, con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Roma Ter. e Porta Magg.	Km.	240	Perugia	Km.	113
Roma S. Lorenzo	»	238	Ellera	»	124
Portonaccio	»	235	Magione	»	135
Sette Bagni	»	224	Passignano	»	144
Monte Rotondo M.	»	214	Tuoro	»	149
Fara Sabina	»	203	Terontola	»	156
Poggio Mirteto	»	191	Scanzano Belfiore	»	70
Stimigliano	»	183	Pieve Fanonica	»	64
Civita Castellana M.	»	170	Valtopina	»	61
Gallese	»	166	Nocera Umbra	»	55
Orte	»	157	Gaifana	»	45
Nera Montoro	»	148	Gualdo Tadino	»	38
Narni Amelia	»	141	Fossato	»	32
Terni	»	128	Fabriano	»	16
Giuncano	»	116	Albacina	»	8
Morgnano S. Ang.	»	101	Serra S. Quirico	»	7
Spoleto	»	99	Castelplanio C.	»	14
Campello sul Clitunno	»	89	Montecarotto C.	»	20
Trevi	»	83	Iesi	»	28
Foligno	»	74	Chiaravalle	»	39
Spello	»	79	Castel Ferretti	»	42
Assisi	»	90	Falconara M.	»	47
Bastia	»	93	Palombina	»	51
Ponte S. Giovanni	»	102	Ancona	»	56

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

— a pagina 7 fra i nomi di Gemona Ospedaletto e Genisi trascrivere:

Genga-Arcevia/56/17 bis/
(casa cantoniera)

— a pagina 56 fra i nomi di Albacina e Serra S. Quirico trascrivere:

/17 bis/Genga-Arcevia
(casa cantoniera)

nonchè la distanza ed il relativo istradamento, procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Roma-Ancona e diramazioni Portonaccio-Roma S. Lorenzo e Foligno-Terontola la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella 91 a pagina 91 del « Prontuario generale », già modificata come sopra è detto; per quelli delle altre stazioni della rete la si dovrà formare aggiungendo km. 8 alla distanza indicata per Albacina, km. 16 a quella indicata per Fabriano, km. 157 a quella indicata per Orte e km. 7 a quella indicata per Serra S. Quirico, e scegliendo poi la distanza che dal confronto risulterà più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 147. (M. e C.).

Servizio cumulativo con le funivie Savona-S. Giuseppe.

(Vedi Ordine di servizio N. 218 e 270-1912).

Dal giorno 16 luglio 1916 le Funivie Savona-S. Giuseppe sono ammesse al servizio cumulativo con la ferrovia della Valle Seriana.

In relazione a quanto sopra, opportuna aggiunta dovrà essere inserita nel « Quadro dei servizi cumulativi esistenti fra le varie Amministrazioni » alle pagine 34 e 35 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 148. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Bocale.

Il giorno 15 luglio 1916 è stata aperta all'esercizio sulla linea Taranto - Reggio di Calabria, fra le stazioni di Lazzaro e Pellaro, la fermata di *Bocale* nella casa cantoniera Km. 459 + 257, situata a destra della linea stessa.

Essendo la fermata sprovvista di segnali, provvede il personale di vigilanza alla protezione dei treni.

La fermata di Bocale è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata a mezzo di un guardiano con le modalità di cui gli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160 - 1909, e successive modificazioni.

Dalla detta fermata vengono distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato A » al presente Ordine di servizio.

La stazione di Pellaro resta incaricata delle scritturazioni dei biglietti, dei bagagli, ecc., nonchè del versamento del relativo importo.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte di cui l'« Allegato B » al presente ordine di serviio.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2. 3. 4, 5. 8. 9 *e* 22.

*Allegato **A** all'Ordine di servizio n. 148-1916.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Bocale.

DA	A	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		I	II	III	
Bocale	Condofuri . .	3.15	2.20	1.45	Pellaro
	Melito di P. Salvo	2.05	1.45	0.95	
	Saline di Reggio.	1.20	0.85	0.55	
	Lazzaro . . .	0.50	0.35	0.25	
	Pellaro . . .	0.40	0.30	0.20	
	S. Gregorio . .	1.—	0.70	0.45	
	Reggio di C. C.le	1.70	1.20	0.80	
	Reggio di C. Suc.	1.95	1.35	0.90	
	Messina Porto .	3.85	2.70	1.75	
	Bova	3.60	2.55	1.65	
	Palizzi . . .	4.35	3.05	1.95	
	Brancaleone . .	5.90	4.15	2.65	
	Bianconovo . .	7.60	5.30	3.45	
	Bovalino . . .	8.55	6.—	3.85	
	Ardore . . .	8.90	6.25	4.—	
	S. Ilario del Jonio	9.25	6.50	4.20	
	Gerace . . .	9.85	6.90	4.45	
	Siderno Marina .	10.60	7.40	4.80	
	Gioiosa Jonica .	11.05	7.75	5.—	
	Roccella Jonica.	11.90	8.35	5.35	

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 148-1916.*

Nel volume del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pag. 14 fra Bivio Calambrone e Bogliasco, inserire:

Bocale (C. cantoniera)	Taranto-Reggio di Calabria	Reggio di C. 4° Reggio di Calabria	Reggio di Calabria	117	V (6)	B (6)

— a pag. 100, nella nuova tabella 117 Taranto - Reggio di Calabria, di cui l'ordine di servizio n. 297-1915, fra Lazzaro e Pellaro inserire il nome di « Bocale », da considerarsi scritto in corsivo, con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Stazione	Km.
Taranto	460 451
Chiatona	443 434
Ginosa	426 417
Metaponto	417 408
S. Basilio Pisticci	409 400
Montalbano Jonico	401 392
Policoro	395 386
Nova Siri	386 376
Rocca Imperiale	381 372
Monte Giordano	375 366
Roseto Capo Spulico	367 358
Amendolara	362 353
Trebisacce	352 343
Villapiana	348 339
Torre Cerchiara	343 333
Sibari	338 328
Corigliano Calabro	323
Rossano	312
Mirto Crosia	300
S. Giacomo Calopezzati	295
Pietrapaola	289
Campana	286
Cariati	280
Crucoli	270
Cirò	257
Torre Melissa	250
Strongoli	241
Cotrone	225
Isola Capo Rizzuto	218
Cutro	208
S. Leonardo di Cutro	200
Roccabernarda	194
Botricello	190
Cropani	186
Sellia	181
Simeri Crichi	176
Catanzaro Marina	165

Squillace	Km.	159	Ardore	Km.	74
Montauro.	»	152	Bovalino.	»	71
Soverato.	»	147	Bianconovo.	»	63
S. Sostene	»	143	Brancaleone	»	49
S Andrea del Jonio. .	»	140	Capo Spartivento . .	»	43
Badolato.	»	134	Palizzi.	»	36
S. Caterina del Jonio.	»	130	Bova.	»	30
Guardavalle.	»	124	Condofuri.	»	26
Monasterace Stilo . .	»	119	Melito di Porto Salvo.	»	17
Riace	»	112	Saline di Reggio. . .	»	10
Caulonia.	»	105	Lazzaro	»	4
Roccella Jonica . . .	»	99	Pellaro.	»	3
Gioiosa Jonica . . .	»	92	S. Gregorio	»	8
Siderno Marina . . .	»	88	Reggio di C. Cent. .	»	14
Gerace.	»	82	Reggio di C. Succ. .	»	16
S. Ilario del Jonio .	»	77	Reggio di C. Porto . .	»	17

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

— a pag. 4, fra i nomi di Bitetto Palo del Colle e Bogliasco, inserire *Bocale* (Casa cantoniera) /76/13 bis/;

— a pag. 76 fra i nomi delle stazioni di Lazzaro e Pellaro inserire /13 bis/ *Bocale* (Casa cantoniera) esponendovi di contro il relativo istradamento e la distanza.

Le stazioni della linea Reggio di C.- Taranto rileveranno la distanza dalla tabella 117 a pag. 100 del « Prontuario Generale » già modificata come sopra è detto; le altre stazioni della rete dovranno invece formarla aggiungendo Km. 3 alla distanza attualmente segnata nei loro prontuari per la stazione di Lazzaro e Km. 3 alla distanza attualmente indicata per la stazione di Pellaro, e scegliendo poi la distanza complessiva che dal confronto risulterà più breve.

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso della stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Circolare N. 66. (C.).

Tasse di custodia delle bollette di legittimazione.

Si è avuto occasione di rilevare che nel caso di spedizioni di spiriti e di bevande alcooliche, soggette all'obbligo della bolletta di legittimazione, molte stazioni omettono di esporre sui documenti di trasporto l'ammontare delle tasse di custodia della detta bolletta.

Mentre, pertanto, si richiama il disposto dell'articolo 244 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, il quale tassativamente stabilisce che le tasse in parola devono dalle *stazioni di partenza* essere sempre separatamente iscritte sul documento di trasporto, si raccomanda la rigorosa osservanza di tale prescrizione onde evitare che non vengano riscosse le tasse stesse.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N 67.

Diritti fissi da riscuotersi pei viaggi gratuiti.

(Vedi Ordine di servizio N. 120-1916).

Risulta che talune stazioni, male applicando le disposizioni dell'ordine di servizio n. 120-1916, usano riscuotere i diritti fissi di cui al punto 20 dell'ordine di servizio anzidetto anche alla ripresa del viaggio dopo una fermata, mentre emerge chiaramente dal primo capoverso del citato punto 20 che i diritti fissi di cui trattasi si computano *per ciascun viaggio*. Tale concetto poi è ribadito più innanzi, al sesto capoverso dell'ordine di servizio me-

desimo dove è tassativamente stabilito che i diritti fissi si devono riscuotere all'atto *dell'inizio* del viaggio di andata, ed *all'inizio* di quello di ritorno.

Si richiamano pertanto le stazioni alla esatta osservanza delle suaccennate disposizioni, onde evitare fondati reclami da parte dei viaggiatori.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Dragonetti** Valdimiro - Aiutante applicato avventizio - Sezione Lavori sud Roma - Aspirante Ufficiale fanteria - morto il 20 aprile 1916.

(144711) - **Tognetti** Pietro - Applicato Divisione Trazione Firenze - Soldato del genio - morto il 20 maggio 1916.

(166956) - **Ceppi** Arturo - Applicato Divisione Lavori Milano - Aspirante Ufficiale fanteria - morto il 19 giugno 1916.

MORTI PER MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

- **D'Odorico** Alfredo - Cantoniere avventizio Sezione Lavori Udine - Soldato di fanteria - morto il 24 maggio 1916.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

(111147) - **Tacconelli** Enrico - Applicato Servizio Commerciale - Firenze - Sotto tenente d'artiglieria - morto il 3 luglio 1916.

(114615) - **Danti** Alfredo - Applicato Divisione Lavori Firenze - Sotto tenente d'artiglieria - morto il 3 luglio 1916.

MORTI IN SEGUITO ALL'AFFONDAMENTO DEL PIROSCAFO « CITTÀ DI MESSINA » (avvenuto il 23 giugno 1916).

(142482) - **Testaverde** Pietro - 2° Macchinista - Ispettorato Palermo.

(163147) - **Campana** Francesco - 1° Meccanico - Ispettorato Palermo.

(161524) - **Frisone** Francesco - Marinaio - Ispettorato Palermo.

(VERDE)

Ordine di servizio N. 7[v] (M. T. V.).

Campagna saccarifèra 1916.

1) NOLEGGIO DEI CARRI AGLI ZUCCHERIFICI. — In relazione ad appositi contratti stipulati fra la nostra Amministrazione e le seguenti Ditte, esercenti Fabbriche di zucchero, vengono assegnati alle medesime in noleggio carri aperti a sponde alte per l'attuazione dei trasporti dipendenti dalla campagna saccarifera e per il tempo strettamente necessario allo svolgimento dei trasporti stessi.

Sucréres	con fabbrica	a	Spinetta Marengo,
Ostigliese	»	»	Ostiglia.
E. Maraini e C.	»	»	Lendinara.
Agricolo-Ferrarese	»	»	Ferrara.
Luigi Bonora	»	»	»
Gulinelli	»	»	Pontelagoscuro, Massalombarda, Mezzano.
Italiana Zucchero Indigeno, sede di Genova	»	»	Bologna, Granaiolo.
Id Id., sede di Roma	»	»	Legnago, Rieti, Cesena, Rovigo, Bazzano.
Ligure-Lombarda	»	»	Parma, Montepulciano, Tavernelle.
Romana	»	»	Pontelagoscuro.
Ligure Ravennate	»	»	Classe.
Eridania	»	»	Forlì.
Italo Belga	»	»	Foligno.
Valsacco	»	»	Valsacco.
Agricolo-Lombardo.	»	»	Casalmaggiore.
Saccarifera Genovese	»	»	Bondeno.
« Adria » in liquidazione	»	»	Cavanella Po.
Sucrérie et Raffinerie de Pontelongo	»	»	Pontelongo.
Distilleria Padana	»	»	Pontelagoscuro.
Distillerie Italiane	»	»	Pontelagoscuro, Padova, Polesella.
Distilleria di Cavarzere	»	»	Cavarzere.
Zuccherificio d'Imola	»	»	Cavanella Po.

2) Consegna e marcatura dei carri noleggiati. — La consegna dei carri agli Zuccherifici avrà luogo nelle stazioni e nei giorni che saranno stabiliti di comune accordo fra le Divisioni del Movimento e le Società esercenti gli Zuccherifici stessi; essa potrà avvenire anche a gruppi ed in stazioni che non siano quelle a contatto con la Fabbrica di zucchero.

Le Divisioni del Movimento prenderanno in tempo accordi con quelle dei Veicoli per stabilire le località (possibilmente sedi di Squadra di rialzo) e le date in cui debbono effettuarsi le consegne e le marcature dei carri, nonchè il quantitativo dei carri da marcare.

La consegna, anche parziale, dei carri alle Fabbriche dovrà risultare da apposito verbale mod. M-181, redatto in doppio esemplare a cura della stazione che fa la consegna stessa e firmato dai rappresentanti della ferrovia e degli Zuccherifici.

Uno degli esemplari rimarrà alla Ditta ricevente e l'altro sarà spedito, in piego raccomandato e nella giornata stessa della consegna dei carri, alla competente Divisione del Movimento, la quale, entro 8 giorni, ne invierà copia alla Delegazione del materiale mobile di Milano o di Napoli ed alla Divisione Veicoli interessata.

A loro volta, le Delegazioni del materiale mobile invieranno sollecitamente le dette copie di verbali all'Ufficio del Materiale mobile in Roma.

Su questi verbali dovranno risultare esattamente: la data di consegna, la marca, la serie ed il numero di servizio dei carri, la portata in tonnellate indicata sui longaroni, nonchè la tara, la quale dovrà essere controllata e stabilita esattamente per ciascun carro ogni qual volta la data di taratura esposta sui longaroni, risulti anteriore ai sei mesi.

A cura delle competenti Divisioni dei Veicoli, sulle pareti dei carri noleggiati sarà esposta l'iscrizione: « *Barbabietole* 1916 », seguita dal nome della località sede della Fabbrica alla quale i carri sono assegnati. Se in una medesima località si trovano più Fabbriche di zucchero, i carri ad esse assegnati porteranno altresì il nome della rispettiva Fabbrica.

I carri noleggiati saranno volta a volta consegnati promiscuamente nei singoli raccordi senza riguardo alla loro portata.

Qualora gli Zuccherifici non si prestassero a ricevere in consegna i carri pronti alla data prestabilita, questa dovrà figurare sul verbale, poichè dalla medesima dovrà sempre decorrere il nolo.

3) Esazione dei corrispettivi. — All'atto della consegna dei carri agli incaricati delle Fabbriche, il capo della stazione ove si effettua la consegna, dovrà esigere dai medesimi una *tassa fissa* di L. 20 per ogni carro di portata non superiore alle 12 tonnellate, aumentata di L. 7.50 per ogni tonnellata in più pei carri di portata superiore.

Le Divisioni del Movimento daranno preventive disposizioni alle stazioni pel pronto incasso e pel versamento degli importi di cui trattasi, accertando la loro esattezza ed effettuandone la regolarizzazione contabile.

Completata la consegna dei carri assegnati a ciascuna Fabbrica, le Divisioni del Movimento indicheranno al proprio Servizio l'ammontare delle singole riscossioni, distinte per Fabbrica, fatte dalle stazioni per tale titolo, ed accrediteranno al conto fuori bilancio 110 e partitari corrispondenti, l'importo di L. 2 per carro spettante, per l'eseguimento della marcatura e smarcatura, alle Divisioni Veicoli interessate, alle quali dovranno pure essere comunicati per norma i mod. R-112, che emetteranno le Ragionerie compartimentali.

4) Uso e trattamento dei carri noleggiati. — I carri assegnati agli Zuccherifici debbono essere considerati come carri di proprietà privata, quantunque non subiscano il cambio delle marche e dei numeri. In quanto non sia diversamente stabilito dal presente Ordine di servizio, dovranno perciò essere assoggettati alle disposizioni del Regolamento per i carri privati.

I carri noleggiati dovranno essere adoperati esclusivamente per il trasporto delle barbabietole, dei relativi residui e delle calci di defecazione, fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e le Fabbriche di zucchero alle quali i carri stessi sono assegnati.

Quando, per concessione speciale del Servizio del Movimento, trovansi scritte sui fianchi dei carri noleggiati più località sedi di Zuccherifici, le stazioni permetteranno l'uso di tali carri promiscuamente per gli Zuccherifici stessi.

Le stazioni di partenza dovranno vigilare ed assicurarsi con frequenti verifiche che i carri non siano caricati oltre la loro por-

tata, compresa la tolleranza del 5 %, e vietare che sui medesimi si formino cumuli eccessivi, che possano determinare la caduta delle barbabietole durante la corsa e le manovre, provvedendo al caso allo scarico della parte eccedente.

Per i trasporti di fettucce destinate a stazioni di produzione di barbabietole, gli Zuccherifici dovranno servirsi di carri noleggiati; per quelli diretti ad altre località, impiegheranno invece esclusivamente carri ordinari.

I carri che hanno servito al trasporto di fettucce dovranno sempre essere diligentemente ripuliti a cura dello Zuccherificio.

Purchè autorizzati dal Servizio del Movimento (autorizzazione che verrà partecipata dalle Divisioni alle stazioni interessate) gli Zuccherifici potranno inviare i carri loro noleggiati anche su linee di altre Ferrovie o Tramvie italiane per prendervi e portarvi carico. In questi casi le stazioni di transito dovranno eseguire le registrazioni d'uso, allo scopo di assicurare la riscossione dei noli dovuti dalle Ferrovie medesime e delle altre tasse di passaggio, di manovra, ecc., stabilite per convenzione con ciascuna Ferrovia o Tramvia.

Ai carri noleggiati carichi di barbabietole non si applicheranno le etichette ordinarie. Gli Zuccherifici provvederanno ad applicare ai carri stessi speciali etichette o cartellini.

5) Modo d'inoltro dei carri noleggiati carichi e vuoti. — Le Divisioni fisseranno i treni, sia ordinari che straordinari, da utilizzarsi pel trasporto dei carri noleggiati, tanto carichi quanto vuoti, in modo che tutti i carri carichi possano partire dalla stazione mittente nella stessa giornata del carico od al più tardi nella notte successiva. Le stazioni provvederanno à loro volta per la pronta introduzione dei carri carichi nei binari di raccordo e perchè, non appena estratti dai medesimi, vuoti o ricaricati di fettucce, possano ripartire per la loro destinazione.

In quanto lo consenta la disponibilità di forza di trazione, per l'inoltro dei trasporti di barbabietole, di fettucce e dei carri vuoti, si dovranno utilizzare i treni ordinari. Qualora però l'orario dei treni merci ordinari non si presti allo scopo, i treni stessi dovranno essere sostituiti da appositi treni speciali o facoltativi, sopprimendo di conseguenza i treni ordinari sulla tratta corrispondente. Pei trasporti di fettucce diretti a stazioni di produzione

di barbabietole, dovranno essere utilizzati i treni destinati all'inoltro del materiale vuoto.

L'orario dei treni prescelti dovrà essere comunicato agli Zuccherifici, affinchè a loro volta possano organizzare il lavoro di carico e di scarico in modo da concorrere efficacemente all'intento di ottenere una rapida circolazione del materiale.

Le Divisioni del Movimento si manterranno in rapporti continui e diretti coi rappresentanti degli zuccherifici incaricati di regolare questi trasporti per la parte di loro competenza. Scopo di siffatti accordi dovrà essere principalmente quello di disciplinare la circolazione del materiale vuoto, evitandone gli incroci; sollecitare le operazioni di carico, di scarico, di pesatura, in modo da non dare luogo ad agglomeramenti eccessivi di materiale nelle stazioni; regolare l'effettuazione e la utilizzazione dei treni merci all'uopo specializzati; intensificare i trasporti stessi a fine di affrettare la restituzione dei carri noleggiati, per poter far fronte alle **necessità militari** ed ai **trasporti della vendemmia**.

6) Spedizioni di carri noleggiati vuoti. — I carri noleggiati vuoti verranno trasportati gratuitamente nei loro percorsi per andare a prendere carico, e la loro spedizione si farà dalle stazioni dietro presentazione, da parte degli Zuccherifici, di regolare lettera di porto. Con una stessa lettera di porto non potrà essere spedito più di un carro; sulla medesima dovrà figurare la dicitura « *Convenzione speciale* ».

Verificandosi altri percorsi a vuoto, che non siano coperti da un corrispondente percorso a carico, per fatto della Fabbrica di zucchero, sarà dovuta alla Ferrovia la tassa di L. 0.051 per carro e per chilometro (1).

(1) Esempi:

I. — Lo Zuccherificio di Bologna ordina l'invio di 4 carri noleggiati vuoti a Samoggia, e li fa poscia rispedire a Modena ove vengono caricati per Bologna; la Ferrovia, in questo caso, in cui l'intero percorso a vuoto, Bologna-Samogia-Modena, vien coperto dal percorso a carico Modena-Samoggia-Bologna, non esigerà alcuna tassa.

II. — Lo Zuccherificio di Bologna ordina l'invio dei 4 carri noleggiati vuoti a Samoggia e li fa poi rispedire a Lavino, ove vengono caricati per Bologna; in questo caso, in cui il percorso a vuoto, Lavino-Samoggia-

Le stazioni che riceveranno ordini dallo Zuccherificio di rispedire carri vuoti, dovranno scortarli con regolare lettera di porto, esponendovi però sempre la sopracitata tassa per l'intero percorso successivo al primo viaggio a vuoto. Gli eventuali rimborsi della medesima, totali o parziali, saranno fatti in sede di Controllo ed in base a domanda degli Zuccherifici.

La stazione destinataria curerà la riscossione del relativo importo da chi ritirerà il carro.

Anche le spedizioni di veicoli vuoti, eventualmente autorizzati a passare sulle linee di altre Amministrazioni (come dal penultimo periodo del punto 4°) dovranno effettuarsi con lettera di porto ordinaria, da presentarsi dagli Zuccherifici, e saranno pure esenti da tassa di trasporto.

Le stazioni non dovranno accettare disposizioni verbali per il ritorno o per rispedire altrove i carri vuoti giunti vuoti.

7) Spedizioni di carri noleggiati carichi. — Le spedizioni dei carri carichi sono regolate dalle norme ordinarie di tariffa, e quindi gli Zuccherifici debbono presentare regolare lettera di porto, la quale dovrà portare la leggenda « *Convenzione speciale* ».

Per facilitare la verifica delle tasse, si prescrive che le stazioni mittenti appongano sulle lettere di porto con apposito timbro la dicitura: « *Carro noleggiato* », indicando sempre sul documento stesso la portata del carro.

8) Tassazione dei trasporti effettuati con carri noleggiati. — Ai trasporti eseguiti da e per le Fabbriche di zucchero, con i carri ad esse assegnati, verranno applicate le tariffe in vigore per il genere dei trasporti stessi, notando che, agli effetti

---

Lavino, non è coperto da un corrispondente percorso a carico, si applicherà, pei quattro carri presi ad esempio, la tassa di L. 0.051 per carro-chilometro computata sulla distanza che intercede fra Lavino e Samoggia e viceversa.

III. — I quattro carri vengono rispediti sempre vuoti e d'ordine dello Zuccherificio, una prima volta da Samoggia a Mantova e poscia da Mantova a Nogara, ove vengono finalmente caricati per Bologna (via Poggio Rusco). In questo caso la tassa sopradetta sarà applicata pei soli chilometri a vuoto non coperti numericamente dal susseguente percorso a carico cioè sulla differenza chilometrica fra il percorso Bologna-Samoggia-Modena-Mantova-Nogara, e quello Nogara-Bologna (via più breve).

del punto 1° comma *c*) dell'art. 107 delle tariffe, i carri in questione dovranno essere considerati come richiesti della portata che su di essi è segnata. In altri termini, le tasse saranno sempre da calcolarsi al minimo sul peso corrispondente alla portata del carro impiegato.

Per le barbabietole ed i residui relativi è ammessa la tolleranza del 5 % agli effetti dell'applicazione dell'art. 105 delle Tariffe.

La tassa di pesatura devesi applicare indistintamente in tutti i casi previsti dall'art. 113 delle tariffe.

9) FACOLTÀ DI ESEGUIRE IN PORTO ASSEGNATO LE SPEDIZIONI DELLE BARBABIETOLE, DEI LORO RESIDUI E DELLA CALCE DI DEFECAZIONE. — Per i trasporti che si effettuano con i carri noleggiati è accordato alle Società proprietarie degli Zuccherifici di eseguirli in porto assegnato.

10) AVVISI AGLI ZUCCHERIFICI DEGLI ARRIVI DI BARBABIETOLE. — Gli arrivi delle barbabietole devono essere partecipati alle Fabbriche mediante lettera di avviso e non si dovranno consegnare i carri carichi, se prima non ebbe luogo il regolare svincolo della merce.

11) TASSA DI SOSTA PER LA GIACENZA DI CARRI NOLEGGIATI. — Non sono soggetti a tasse di sosta i carri noleggiati alle Ditte per tutto il tempo che rimangono sui binari dei rispettivi zuccherifici.

Per le soste, oltre i termini di tempo stabiliti dagli articoli 69 e 117 delle tariffe, subìte dai carri noleggiati *carichi* sui binari della stazione di partenza, in attesa del compimento del carico o della presentazione dei documenti di trasporto, ovvero sui binari della stazione di arrivo non allacciata allo zuccherificio destinatario della spedizione, in attesa dello scarico, saranno applicate le tasse stabilite dal precitato art. 117 delle tariffe, quintuplicate dopo i primi due giorni di giacenza, a' sensi dell'Ordine di servizio n. 318 inserito nel Bollettino ufficiale n. 48 del 2 dicembre 1915.

Alle stesse tasse sono soggetti i carri carichi che, per cause imputabili agli zuccherifici, restano giacenti nella stazione sede della fabbrica, ovvero sono fatti trattenere in altre località. Nel primo caso decorrono dal momento in cui i carri sono pronti per essere consegnati allo Zuccherificio e cessano all'ora in cui ven-

gono effettivamente consegnati; nel secondo decorrono dall'ora in cui sono trattenuti e cessano a quella in cui vengono fatti proseguire a destino.

La stazione sede di zuccherificio registrerà i carri di cui al precedente alinea in apposito modulo M-538 da presentarsi, non appena si determina la giacenza, al rappresentante della fabbrica interessata, perchè convalidi la contestazione di tali soste, con la dichiarazione che i carri non possono essere ricevuti.

Se il Rappresentante si rifiutasse di rilasciare tale dichiarazione, il Capo stazione farà annotazione nel libro stesso constatante il rifiuto, annotazione che varrà come prova dello impedimento opposto dalla fabbrica al ricevimento dei carri. Le stazioni allacciate alle fabbriche si metteranno in relazione con quelle che trattengono carri carichi di barbabietole, per avere i dati occorrenti per il computo delle sopracitate tasse di sosta.

Le stazioni che trattengono i carri indicheranno a loro volta sui documenti di trasporto il giorno, l'ora ed il treno di arrivo e di proseguimento di ciascun carro.

Le tasse di cui sopra saranno dalle stazioni riscosse ed addebitate con le norme ordinarie.

12) Deposito di barbabietole nelle stazioni e soste di carri vuoti noleggiati. — Nelle stazioni comprese nei territori considerati in stato di guerra è assolutamente vietato il deposito di barbabietole in attesa di carico ed è pure vietata la sosta dei carri noleggiati vuoti oltre il tempo strettamente necessario per le esigenze del servizio della ferrovia.

13) Responsabilità pei casi di avarie e di ritardata resa delle merci. — Giusta le disposizioni stabilite dalla Direzione dei Trasporti dell'Esercito in forza del R. Decreto 15 aprile 1915, n. 672 e pubblicate coll'Ordine generale n. 5-1915, i trasporti vengono accettati subordinatamente alle **esigenze militari** ed ai mezzi di trasporto disponibili. In ogni caso i trasporti stessi vengono accettati **a tutto rischio e pericolo degli speditori**. L'Amministrazione ferroviaria non risponde delle avarie alle merci trasportate con carri noleggiati, destinate o provenienti dalle Fabbriche di zucchero, a meno che non siano imputabili a colpa diretta del proprio personale del pari non avrà responsabilità alcuna per i cali naturali e per i danni provenienti dai trasbordi, qualunque

sia la causa dei medesimi, nonchè per le avarie alla merce causate da ritardata resa, ovvero dal fatto che, per colpa dello zuccherificio, per difficoltà di servizio ferroviario o per altre cause, i trasporti non venissero riconsegnati in ordine cronologico rispetto al loro arrivo.

Dovranno però sempre farsi nei modi prescritti, tanto nelle stazioni quanto negli stabilimenti allacciati, gli accertamenti relativi alle avarie, agli ammanchi e ad altre eventuali irregolarità nei trasporti, avendo speciale cura di far sempre risultare la causa della irregolarità, e che il trasporto è stato effettuato in base a *Convenzione speciale*.

I termini di resa saranno prorogati di tre giorni come dalle condizioni per l'applicazione della Tariffa locale 220, e, per ogni 125 chilometri incominciati, saranno pure aumentati rispettivamente di sette o di tre giorni, a seconda che trattasi di trasporti interessanti o meno, in partenza, in arrivo od in transito, stazioni situate in territori dichiarati in stato di guerra (Ordine di servizio n. 301 inserito nel Bollettino ufficiale n. 45 dell'11 novembre 1915).

14) RIPARAZIONE, SOSTITUZIONE DEI CARRI GUASTATI DURANTE IL NOLEGGIO. — Le Ditte sono responsabili dei danni subìti dai carri *ed imputabili alle Ditte stesse*. Perciò le stazioni, all'atto delle varie consegne e riconsegne dei carri, procederanno in contradditorio col Rappresentante dello Zuccherificio e col concorso dell'Agente del Servizio di Veicoli, alla constatazione delle eventuali avarie, le quali dovranno essere descritte sul mod. M-538.

Le Divisioni dei Veicoli provvederanno poi, colle modalità di uso, per l'addebito agli Zuccherifici delle riparazioni dei guasti ad essi imputabili.

Qualora si dovesse *togliere dalla circolazione*, a cagione di guasti comunque verificatisi, dei carri tanto carichi che vuoti, i Verificatori dovranno applicare le etichette prescritte per l'invio in riparazione, e darne immediato avviso al Capo della stazione a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice delle etichette, ritirando la firma di ricevuta.

Rilevandosi il guasto in stazione che non sia quella a contatto con la Fabbrica alla quale i carri sono noleggiati, il Capo stazione dovrà darne subito avviso alla stazione in contatto, che a sua volta ne dovrà tosto avvertire lo Zuccherificio.

I carri ai quali viene applicata l'etichetta per le Officine (cioè con tagliando O) dovranno essere per cura della stazione prontamente sostituiti con altri di tipo analogo, se richiesto dallo Zuccherificio. A questi ultimi dovrà essere applicata la scritta di specializzazione come è indicato al punto 2; a quelli che vengono tolti dalla circolazione, per essere inviati alle Officine, tale scritta dovrà essere cancellata subito, come è prescritto al punto 15.

I carri guasti che non vengono etichettati per le Officine, perchè possono essere riparati dai Verificatori o dalle Squadre di rialzo, non vengono di massima sostituiti, ma devono essere riparati il più sollecitamente possibile e con precedenza sugli altri. Quando però si ritenesse di non poterli restituire alla circolazione prima della fine del terzo giorno dalla data del loro ritiro, dovranno venire sostituiti. A tal fine le Squadre di rialzo, ogni qualvolta riceveranno per la riparazione un carro noleggiato, dovranno far conoscere alla stazione, mediante mod. M-40, la durata probabile della riparazione. La stazione, accusando ricevuta del detto modulo, indicherà per iscritto alla Squadra se e con quale carro dovrà essere sostituito quello guasto.

Anche di queste sostituzioni la stazione dovrà informare la Fabbrica dello zucchero.

In tutti questi casi si dovrà pure provvedere, seguendo le disposizioni stabilite dal presente Ordine di servizio, alla compilazione dei verbali moduli M-181 od M.181-*a*.

15) Restituzione e smarcatura dei carri noleggiati. — La restituzione, anche parziale, dei carri dalle Fabbriche di zucchero alla Ferrovia, avvenga per guasti o per cessato bisogno, dovrà effettuarsi nella stazione a contatto con la Fabbrica stessa.

Per la riconsegna dei carri noleggiati le stazioni dovranno redigere apposito verbale mod. M-181-*a*, seguendo le modalità stabilite dal punto 2 per i verbali di consegna.

Sui verbali di riconsegna dovranno pure risultare gli eventuali guasti e le mancanze accertate ai carri stessi.

Per facilitare ed affrettare la riconsegna e la smarcatura dei carri noleggiati, d'accordo fra le Divisioni del Movimento e quelle dei Veicoli, le stazioni designate per effettuare tali operazioni saranno divise in gruppi, facenti capo ciascuno ad una determinata Squadra di rialzo.

Durante il periodo nel quale avranno luogo le riconsegne, in ciascuna di dette Squadre saranno designati appositi agenti incaricati di procedere alla verifica ed alla smarcatura dei carri.

Di mano in mano che i carri giungeranno nelle località all'uopo fissate, i Capi stazione ne informeranno direttamente la rispettiva Squadra di rialzo, la quale, a sua volta, invierà prontamente sul posto uno degli agenti incaricati delle operazioni in parola.

Lo stesso avviso verrà dato contemporaneamente per norma alla Divisione del Movimento ed a quella dei Veicoli interessate, perchè ciascuna abbia modo di controllare e di accertare che il proprio personale ottemperi regolarmente e sollecitamente agli ordini ricevuti.

Nei casi in cui, per la natura del guasto, il veicolo non potesse essere inoltrato alla stazione designata per la riconsegna e per la smarcatura, quella che lo ritira dalla circolazione provvederà alla compilazione del verbale di riconsegna e lo rimetterà, per l'ulteriore seguito, alla stazione a contatto collo Zuccherificio al quale il carro era stato noleggiato.

Agli effetti del nolo, si concede alle Fabbriche che la restituzione dei carri ad esse noleggiati avvenga anche in ordine non cronologico rispetto alla consegna.

A fine di evitare che, a campagna ultimata, restino in circolazione carri con la marcatura speciale e di prevenire contestazioni con gli Zuccherifici circa il computo dei noli, si prescrive che la stazione che riceve un carro, pel quale manchino disposizioni da parte dello Zuccherificio cui è assegnato, lo ritorni, appena reso vuoto, alla stazione sede dello Zuccherificio indicata sul carro, la quale provvederà per la riconsegna e smarcatura, seguendo i criterî sopracitati.

16) Sospensione dei trasporti di barbabietole. — Nelle stazioni e sulle linee comprese nei territori considerati **in stato di guerra** i trasporti di barbabietole potranno, **per necessità militari**, essere totalmente o parzialmente sospesi per determinati periodi od anche in via definitiva, senza che gli Zuccherifici possano ripetere indennizzi dall'Amministrazione ferroviaria.

In questi casi le Divisioni di Movimento ne informeranno prontamente gli Zuccherifici interessati e adotteranno tutti i prov-

vedimenti di loro competenza in relazione colle più impellenti necessità dell'esercizio. Si asterranno però dal distogliere per altri usi i carri noleggiati rimasti inoperosi senza l'autorizzazione del Servizio del Movimento, a meno che le Ditte dichiarino di essere disposte a farne la restituzione.

17) Conti pel nolo dei carri. — I conti pel nolo dei carri saranno mensilmente trasmessi, dal Servizio del Movimento, direttamente ai Capi delle stazioni in contatto con le diverse Fabbriche di zucchero, i quali cureranno subito la riscossione degli importi e li verseranno in giornata a cassa nei modi prescritti.

Trascorsi 5 giorni dalla presentazione del conto, senza che la Fabbrica lo abbia liquidato, il Capo stazione dovrà avvertirne telegraficamente il Servizio del Movimento.

18) Pesatura dei carri. — Per le pesature dei carri entro le Fabbriche, valgono le norme che regolano la concessione del binario di raccordo.

Tanto il personale di stazione quanto quello degli Uffici incaricato delle controllerie, dovranno valersi anche dei ponti a bilico esistenti nell'interno degli stabilimenti per gli accertamenti che riterranno di eseguire.

19) Orario di apertura e di chiusura dei cancelli negli scali. — Nelle Stazioni di spedizione delle barbabietole e in quelle cui fanno capo le Fabbriche di zucchero, si potrà, a giudizio delle Divisioni del Movimento, convenientemente anticipare l'orario di apertura e posticipare quello di chiusura dei cancelli, ed attuare il servizio notturno, per facilitare il carico ed il sollecito inoltro dei trasporti.

20) Registrazione dei carri noleggiati introdotti nei binari di raccordo. — A parziale deroga delle norme contenute nell'Ordine di servizio n. 147-1912, le stazioni restano autorizzate a sopprimere pei trasporti di cui si tratta, la lettera di avviso mod. M-540 e M-541. Dovranno però istituire un apposito registro mod. M-538 per i soli carri in entrata nel raccordo di ciascun Zuccherificio, completandovi le finche 1, 2, 3, 4, 5, 6, 12, 23 e compi-

larne apposito estratto mod. M-539, limitatamente pure alle finche sopraddette da inviarsi giornalmente alla propria Divisione.

Il presente Ordine di servizio, concordato con la Direzione dei trasporti del R. Esercito, abroga e sostituisce quello n. 13v-1915 In quanto non è qui esplicitamente previsto, valgono le Norme e Condizioni stabilite per gli altri trasporti.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 11, 18, 21, 22, 42, 45, *ai Controllori del materiale ed ai Capi tecnici dei Verificatori, eccettuati quelli dei Compartimenti di Bari, Reggio C. e Palermo.*

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

SENTENZE

Contratto di trasporto delle persone - Irregolarità di viaggio - Rappresentanza del capo stazione - Amministrazione attrice - Ricorso per Cassazione e motivo non dedotto in appello - Appellabilità delle sentenze dei conciliatori - Prescrizione dell'azione.

Il capo stazione rappresenta legittimamente in giudizio l'Amministrazione delle FF. SS. nelle cause sorgenti da inadempimento delle condizioni delle tariffe, che regolano il trasporto delle persone.

È ammissibile il ricorso per Cassazione che deduca la violazione di uno stesso testo di legge esaminato sotto un profilo diverso da quello dell'esame fattone nel giudizio di merito.

Le sentenze pronunziate dai Conciliatori in controversie riflettenti il contratto di trasporto, così delle cose che delle persone, aventi un valore inferiore alle lire 50, sono appellabili tanto quando l'Amministrazione rivestiva nel giudizio di primo grado la qualità di convenuta, che nel caso in cui fosse attrice.

Alle controversie sorgenti dalla applicazione delle tariffe nel trasporto delle persone, è applicabile l'art. 146 *delle tariffe e perciò le azioni relative competenti all'Amministrazione si prescrivono nel termine di un anno* (1).

CASSAZIONE DI NAPOLI - sentenza 30 marzo-11 maggio 1916 (*Rel.* Salazar) - Serino Romano Nicola contro ferrovie Stato.

(1) Si avverta che dottrina e giurisprudenza circa quest'ultima parte della sentenza sono di gran lunga prevalenti in senso contrario, ritenendo che l'art. 146 delle Tariffe si applichi soltanto al trasporto delle merci.

IN FATTO.

Nel mattino del 26 ottobre 1910 il cav. Nicola Serino Romano fu sorpreso nel momento in cui viaggiava sul treno 616 sulla linea Roma-Sulmona col biglietto di abbonamento di 1ª classe, n. 8365, già scaduto nel giorno precedente; sborsò il prezzo del biglietto ordinario da Goriano a Sulmona, più una sopratassa di un biglietto ordinario da Sulmona a Bari; ma rifiutò di pagare lire 45 di penalità per abusi, articolo 12 delle condizioni particolari per l'applicazione della tariffa di abbonamento 1, parte II, tariffa in conformità al disposto dell'art. 33 dell'all. *D,* legge 27 aprile 1885, numero 3648. Egli in seguito al verbale di contravvenzione dell'agente ferroviario fece istanza per ottenere l'esonero dal pagamento della somma di lire 45, chiesta dall'Amministrazione con gli atti del 1° e 7 maggio 1913. Il Giudice conciliatore di Gioia del Colle con la sentenza del 18 giugno e 3 luglio di quell'anno 1913 dichiarò estinta per prescrizione l'azione in applicazione dell'articolo 926 del Codice di commercio. Sull'appello della istante del 23 agosto 1913, il Pretore di Gioia del Colle con la sentenza del 21-22 gennaio 1914 riformò la decisione di primo grado e condannò il Serino a pagare le 45 lire oltre le spese.

Il condannato denunzia al Supremo collegio la suddetta sentenza del Pretore col ricorso del 3 maggio 1914 alla base di quattro mezzi di annullamento.

IN DIRITTO.

Lo scopo della censura del primo mezzo intende a sostenere la nullità dell'appello per essere stata sulla citazione indicata la rappresentanza del capo stazione, anzichè quella del direttore generale. La proposizione sostanziale del quesito del ricorso cade per la forza delle regole che disciplinano testualmente la materia. Ed in realtà la disposizione dell'art. 872, in armonia dell'altro articolo 375 del Codice di commercio, situata sotto la rubrica dell'esercizio delle azioni commerciali in genere, contempla quelle derivanti dal contratto di trasporto di persone o di cose per terra

o per acque, secondo la denominazione esposta dal n. 13 dell'articolo 3 degli atti di commercio. Di fronte alla parola evidente e chiara del testo, accennante al contratto di trasporto, la limitazione del ricorrente è arbitraria ed insostenibile per la ragione, che la espressione generica e concreta non tollera la interpretazione ristretta al solo porto delle cose, ovvero della mercanzia, quando la legge manifesta la intenzione di comprendere tutte le azioni poggiate sull'esercizio del contratto di trasporto, secondo i termini del ripetuto n. 13 dell'art. 3. Tanto più è da ripudiare la teoria esposta dal ricorrente, perchè egli non vuol tener conto della regola elementare dell'art. 3 delle disposizioni preliminari del Codice civile, il quale impone al giudice il dovere, nell'applicare la legge, di rispettare il significato delle parole in corrispondenza della mente e della intenzione intesa a regolare le azioni derivanti dal contratto di trasporto delle strade ferrate destinate a trasportare viaggiatori e merci secondo lo scopo finale della impresa. E la legislazione ferroviaria non può invocarsi per sopprimere una sanzione comune e generica del Codice di commercio, quando essa in realtà non restringa in alcun modo il senso della disposizione del capoverso del suddetto articolo 872, il quale localizza la rappresentanza dell'Amministrazione nella persona del capo della stazione di partenza o di quella di arrivo per agevolare l'azienda nell'interesse del pubblico servizio, del traffico nazionale e della economia generale mercantile. E risponde al concetto universale della legge di commercio quello informatore delle tariffe e delle condizioni generali per i trasporti ferroviari dell'allegato *D*, alla legge 27 aprile 1885, n. 3048, mantenute in vigore dall'art. 31 della legge 7 luglio 1907, n. 429, giacchè l'art. 137 delle tariffe, nel capo XII, sotto il titolo della rappresentanza legale dell'Amministrazione, riproduce la norma generica, applicabile a tutti i contratti di trasporto dell'872, nel capo 3, con le seguenti parole: « Però quanto alle azioni nascenti dal contratto di trasporto, l'Amministrazione s'intenderà rappresentata anche dal capo stazione di partenza, o di quello di arrivo, secondo i casi ». Sono dunque disposizioni uniformi, combacianti, e qualsiasi supposizione ipotetica e presuntiva non vale a diminuire la forza letterale e concettuale della precisa e chiara locuzione del testo e della legge ferroviaria in armonia con le combinate disposizioni degli articoli 375

ed 872 del Codice di commercio, applicabili in generale a tutte le obbligazioni dipendenti dal contratto di trasporto, anche rispetto alle persone dei viaggiatori.

Ritenuta la legittimità della rappresentanza, vengono meno tutte le discussioni sulla nullità della citazione di appello. Avvegnachè le ferrovie citarono il ricorrente secondo le norme degli articoli 132 e seguenti del Codice di rito; e la lite venne regolarmente contestata tra il legittimo rappresentante e l'appellato, il quale svolgeva la sua tesi della nullità del giudizio poggiata sulla supposizione che il capo stazione non potesse promuovere l'azione nell'interesse della pubblica Amministrazione. Il primo mezzo non ha fondamento per essere dimostrata la erroneità della tesi del ricorso contrastato dalle testuali disposizioni di sopra ricordate, applicabili al contratto di trasporto di cose come a quello del trasporto delle persone, cioè dei viaggiatori.

Il secondo mezzo è costituito dalla affermazione principale contenuta nella sua proposizione fondamentale erronea, che lo appello dalle sentenze dei Conciliatori fosse ammesso per le sole cause promosse contro l'Amministrazione. È una quistione già trattata un'altra volta, e risoluta in conformità della tesi adesso dal ricorrente sostenuta, dal Supremo collegio fiorentino con la decisione del 27 giugno 1912, ferrovie contro Rey.

Fuori proposito si deduce la improponibilità di questo secondo mezzo e si invoca il richiamo della disposizione dell'art. 517 C. p. c., giacchè non si tratta di una quistione nuova e non svolta nel grado di merito. Ed in realtà, l'appellato contrastò il gravame sull'appoggio di due ordini di osservazioni. Egli disse che la citazione fosse nulla e domandò il rigetto dell'appello senza esame, ed in ogni ipotesi subordinata reclamò l'applicazione dell'art. 45 della legge del 25 giugno 1909, precisamente di quella disposizione di cui parla nel ricorso. Ma le resistenti sostengono che la tesi non fosse stata svolta anche sotto il profilo della inapellabilità per essere l'Amministrazione *istante*, essendosi limitato il ricorrente a sostenere avanti il Pretore il solo quesito che la impugnativa della sentenza non fosse stata consentita per trattarsi di trasporto dei viaggiatori. È vero che il Serino concluse, in linea subordinata, respingersi l'appello per la sola ragione che lo invocato art. 45, della legge 25 giugno 1909, n. 372, non fosse estensibile al con-

tratto di trasporto di persone. Seguendo però la linea direttiva tracciata dal numero 3 dell'art. 517, dal numero 4 dell'art. 523, e dal numero 1 dell'art. 528 p. c., in relazione all'art. 122 della legge sull'ordinamento giudiziario, il ricorso deve contenere i motivi e la indicazione degli articoli di legge: mentre la dichiarazione di inammissibilità deve pronunziarsi nei casi contemplati dai numeri 1 e 2 dell'art. 528, il quale impone il rispetto ai termini ed alle forme della procedura. Trattandosi di sanzioni ristrettive, non è consentita la interpretazione estensiva analogica, articolo 4 delle disposizioni preliminari del Codice civile. E così, in armonia delle norme disciplinanti la funzione organica della Cassazione, deputata a mantenere la osservanza della legge, proposta la eccezione alla base di una tassativa regola di diritto richiamata da un espresso testo, la quistione non è ristretta alla sola ragione accennata dall'interessato, ma a tutte le altre ragioni teoretiche della disposizione invocata per sostenere la istanza o la eccezione, risultando il quesito dagli elementi di fatto e di diritto costituenti la essenza e la sostanza della eccezione. Ed in realtà sull'appoggio del ripetuto art. 45 si era svolta la quistione sulla inammissibilità dell'appello, e questa quistione si propone ora nel campo del diritto, anche sotto un altro profilo della applicabilità della disposizione dell'art. 45, invocato a sostenere la eccezione per contrastare la discussione del merito dell'appello, contro cui si opponeva la nullità e la decadenza. Non si tratta di una eccezione nuova, proposta per la prima volta innanzi al Supremo collegio, e perciò la inammissibilità non ha base e deve discendersi alla disamina del merito del secondo mezzo, che riproduce una eccezione già dedotta innanzi al Pretore, poggiata sulla teoria dell'art. 45 richiamato nel giudizio di merito. Giacchè non può contraddirsi, che il quesito generico della inappellabilità venne discusso ed agitato nel grado di merito a proposito del testo espressamente richiamato nella motivazione del ricorso: tanto più che, sollevata la contestazione a riguardo della disposizione legislativa indicata, si poneva il giudice nel dovere di esaminare la quistione sotto tutti i rapporti intorno alla efficacia della impugnativa della sentenza del Conciliatore. La sostanza della quistione è quella che deve riguardarsi, e non già un argomento frazionario, che si richiama

in sussidio e per accreditare con la maggiore efficienza la eccezione.

Sotto tutti i profili la inammissibilità, come già si accenna di sopra, non ha valore e pregio per evitare la discussione del secondo mezzo.

Nasce il dibattito dalla letterale aggiunta imposta dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909 all'art. 45 di quella precedente, del 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento definitivo delle ferrovie, che la formula concreta ed attuale della disposizione suona così: « Non può essere promossa azione giudiziaria contro l'Ammini- « strazione ferroviaria per inadempimento delle condizioni di tra- « sporto o per l'applicazione delle tariffe prima che siano trascorsi « quaranta giorni dalla presentazione del reclamo amministrativo.

« Quando le cause suddette siano di competenza dei giudici « conciliatori, le sentenze anche per valore non eccedenti le lire « cinquanta, sono appellabili in conformità degli articoli 17 della « legge 16 giugno 1892, n. 261, e 2 della legge 23 luglio 1895, nu- « mero 455 ».

Giacchè la espressione grammaticale poco esatta e precisa del testo — quando le cause suddette — si presta all'equivoco ed alla discussione. Ma un esame obiettivo e concreto dimostra l'errore fondamentale che agita e sconvolge la tesi del ricorso. È fuori proposito, restringe il ricorrente, la dimostrazione all'applicazione del principio proclamato dal primo capoverso dell'art. 481 C. p. c. Ma la regola dell'antico e primitivo sistema della procedura, per la quale si consentiva l'appellabilità dalle sentenze dei Conciliatori soltanto per i motivi incidentali sulla competenza, art. 459, fuori proposito si prende a guida per risolvere la contesa. In realtà quella regola assoluta e categorica è stata scrollata e soppressa dalle due leggi posteriori sui Conciliatori. L'art. 17 della legge del 16 giugno 1892, n. 261, in difformità della regola generale dell'articolo 481 C. p., riconosce il principio dell'appellabilità delle sentenze relative a controversie che eccedono le lire cinquanta; e l'articolo 2 della legge del 28 luglio 1895, n. 455, disciplina la forma della impugnativa. E perciò nell'ambiente attuale della giurisprudenza non si deve desumere un'autorità di interpretazione da una disposizione espressamente abrogata e da un sistema soppresso ed abolito che non ha più vita e vigore, argomento dell'art. 5 delle

disposizioni preliminari del Codice civile, non potendosi negare, che la norma dell'appellabilità non fosse oggi più quella del Codice del 1865, per effetto dell'art. 10 della suddetta legge del 16 giugno 1892, la quale estende la competenza dei Conciliatori a tutte le azioni non eccedenti il valore di lire cento ed ammette la regola generica dell'appellabilità. Cosicchè il sistema giudiziale fondato sugli articoli 70 e 481 del Codice di procedura civile, è sostituito dal nuovo, il quale riconosce la regola generica della appellabilità delle sentenze relative a controversie che eccedono le lire cinquanta; e perciò fuori proposito si richiama l'attuazione di una regola abolita e disconosciuta dalla attuale legislazione, informata piuttosto alla norma generica dell'appellabilità. La legge comune non accredita il criterio limitativo invocato dal ricorrente, che si affida al concetto suesposto della eccezione; mentre l'appellabilità è oggi una regola e non una eccezione, quanto al valore delle azioni superiori alle lire cinquanta.

E la storia della legislazione ferroviaria conforta la tesi della sentenza del Pretore che si è uniformato ai principî elementari del diritto in vigore.

La genesi dell'art. 45, su cui si accentra tutta la discussione, rende manifesta la ragione del decidere della sentenza denunziata, e dimostra la insussistenza della censura espressa col secondo mezzo. È oggi formulata la discussa disposizione dell'art. 45 nel modo seguente: « Non può essere promossa azione giudiziaria con-« tro l'Amministrazione ferroviaria di Stato per inadempimento « delle condizioni di trasporto o per l'applicazione delle tariffe « prima che siano trascorsi quaranta giorni dalla presentazione « del reclamo amministrativo.

« Quando le cause suddette siano di competenza dei Giudici « conciliatori le sentenze anche per valore non eccedenti le lire « cinquanta sono appellabili in conformità degli articoli 17 della « legge 16 giugno 1892, n. 261, e 2 della legge 28 luglio 1895, n. 455 ». Questo testo fu scritto e formulato in conseguenza di un aspro dibattito nel campo giudiziale ed in quello economico, che deve essere ricordato per governo della discussione in disamina. La prima parte intende a temperare la speculazione privata ed individualistica, che sollecitata dall'illecito interesse del guadagno voleva sopraffare la gestione ferroviaria esposta ai pericoli delle

sottigliezze curialesche, che facevano sorgere una quantità di piati giudiziari in occasione dei trasporti, specialmente a proposito di cause d'infimo e meschino valore tutte quasi di competenza dei Giudici conciliatori.

Nel 1° luglio 1905, quando lo Stato si sostituì alla gestione sociale delle ferrovie, il Parlamento ed il Governo si preoccuparono di questo spirito di litigiosità: e nella tornata del giorno 8 marzo 1906 (Atti parlamentari e D. legis. 18 agosto 1904) fu presentato un disegno di legge concepito così sotto l'art. 9: La decisione delle controversie per mancato adempimento delle condizioni dei trasporti sulle ferrovie esercitate dallo Stato spetta all'autorità giudiziaria. Tali controversie sono però escluse dalla competenza dei Conciliatori. Il Parlamento non accettò il principio della regola della esclusione della competenza dei Conciliatori, così per spirito conciliativo venne imposto dall'art. 10 della legge del 12 luglio 1906, n. 332, l'obbligo del reclamo preliminare in linea amministrativa quale mezzo di temperamento per tutelare l'interesse della pubblica amministrazione; e la disposizione fu esposta nell'art. 45 della legge del 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento definitivo delle ferrovie. Non riuscito il rimedio a sopprimere la molestia dei privati, il Governo propose una nuova legge per introdurre il criterio dell'appellabilità da tutte le sentenze dei Conciliatori in materia ferroviaria senza distinzione di cause attive e passive. Nella relazione al disegno di legge per le modificazioni ed aggiunte alla legge del 7 luglio 1907, presentato alla Camera dei deputati nella seduta del 27 marzo 1909, si notano le aspre censure e le deplorazioni del sistema sotto la pressione dell'ambiente locale ed elettorale esposte nei precisi seguenti termini: « Sia sembrato migliore partito quello per cui ad ambedue le parti in causa sia ugualmente garentito il rimedio degli eventuali errori del giudice popolare, mediante la estensione del diritto di appello e quindi del gravame in Cassazione, a tutte le sentenze in materia di contratto di trasporto ancora che inferiori alle lire cinquanta » (A. P. a. 1909, disegno di legge n. 5, p. n. 12).

La Giunta generale del bilancio nella relazione del 30 maggio 1909 disse: « Finalmente l'art. 1 del disegno, come aggiunta all'art. 45 della legge 7 luglio 1907, propone di rendere appellabili in materia ferroviaria le sentenze dei Conciliatori, anche se rela-

tive a cause di valore inferiore alle lire 50 » (A. P. n. 5, p. 16). E la minoranza di quella Giunta, nella sua speciale relazione, quantunque manifestasse il rammarico per la infrazione al concetto universale e fondamentale del Codice di rito in vigore, conchiuse di accettare la risoluzione coi termini esposti così: « di rendere appellabili tutte le sentenze dei Conciliatori in materia ferroviaria ». L'onorevole Pozzi, relatore, nella tornata del 5 giugno 1909 disse: « La Giunta ritiene che l'art. 45, come è stato proposto, nel senso di rendere appellabili le sentenze dei Conciliatori e di rendere denunziabili in Cassazione le sentenze che sono rese in questa materia, all'oggetto appunto di conservare l'unità della giurisprudenza ». Ed anche al Senato la Commissione delle finanze accenna alla necessità della cautela dell'appello per correggere gli eventuali errori dei Giudici conciliatori delle loro sentenze in materia di contratto di trasporto (disegno di legge n: 61 C. p. c.). E così l'aggiunta, costituita dalla seconda parte del suddetto articolo 45, cioè dal capoverso come oggi leggesi, venne votata e trasfusa nel testo contenuto nella legge suddetta del 25 giugno 1909, n. 372.

Lo spirito, che è il secondo elemento di interpretazione secondo la teoria ermeneutica dell'art. 3 delle disposizioni preliminari del Codice civile, si ribella alla tesi del secondo mezzo del ricorso poggiato sulla superficiale dimostrazione grammaticale della espressione « *quando le cause suddette* ». Giacchè è obbligo del giudice nell'applicare la legge non solo di uniformarsi al senso delle parole, ma di rispettare la mente del legislatore, la quale anima e sorregge il significato della espressione letterale; mentre la nuda e meccanica proposizione grammaticale in contrasto con la finalità della legge, non ha pregio e valore per la ragione che la imperfezione letterale, quando risulti manifesta ed evidente, non può giustificare l'equivoco, l'assurdo logico di una applicazione erronea, falsa e bugiarda.

E certamente, dimostrata la finalità logica del precetto dello intero testo dell'art. 45, di cui si discorre, cade l'affermazione insostenibile, che il rimedio dell'appello come espone il ricorso, sia ristretto alle cause passive soltanto: quando viene accertato lo scopo finale, ragionevole e giuridico del precetto legislativo dalle discussioni parlamentari e dai progetti presentati al riguardo dal

Governo. Tanto più, che intesa la disposizione in confronto di tutto l'intero e complesso sistema ferroviario, si rileva che il testo riprodotto dall'art. 1 della legge del 25 giugno 1909, impone una nuova norma generale per regolare tutta la materia in rettificazione della legge del 7 luglio 1907, n. 429, scritta per le liti ferroviarie sottoposte all'esperimento dell'istanza preliminare amministrativa onde dare agio all'Amministrazione di provvedere in linea bonaria alla definizione dei reclami senza sciupio di tempo e di spese giudiziali a profitto del pubblico traffico e dell'interesse mercantile dello Stato. Il secondo mezzo dunque non è neppure fondato.

Il ricorrente, col terzo mezzo del ricorso, ripropone il quesito poggiato sulla presunzione, anzi a dire meglio sulla supposizione fallace, che i codici e le leggi non prevedono le conseguenze del contratto di trasporto ferroviario delle persone. Eppure, come già si è detto, tra gli atti mercantili, il n. 13 dell'art. 3 del Codice di commercio, enumera espressamente le imprese di trasporto di persone e di cose per terra o per acqua, e gli articoli posteriori 375 ed 872 governano l'esercizio di tutte le azioni del contratto di trasporto senza distinguere, anzi a dire più esattamente senza escludere le convenzioni pel trasporto dei viaggiatori. Ed in armonia di questi precetti elementari della legge comune e generale, gli articoli 10 e 36 dell'allegato *D*, alla legge sulle convenzioni ferroviarie del 27 aprile 1885, prevedono e regolano espressamente il trasporto delle persone nei casi di frode e sotterfugio per sottrarsi al pagamento del prezzo del viaggio; articoli che debbono essere intesi in confronto delle suddette disposizioni dell'art. 45, che non deve sottostare alla interpretazione letterale sostenuta dal ricorrente. Anche questo terzo mezzo non è fondato, tanto più che sarebbe irrazionale la distinzione arbitraria creata dal ricorso.

Il quarto mezzo deve essere accolto in conformità ed armonia dei principî che disciplinano la materia in esame, dei quali si è discusso nella confutazione dei primi tre mezzi del ricorso.

E la quistione è risoluta dalle combinate disposizioni degli articoli 917 e 926 C. comm., degli articoli 10, 146 tariffe e 12 dell'allegato 6 alle riferite tariffe.

Infatti, secondo il suddetto art. 917, la prescrizione ordinaria in materia commerciale si compie col decorso di dieci anni in

tutti i casi pei quali in leggi speciali non fosse stabilita una prescrizione più breve. L'art. 926 non si presta per la sua letterale composizione a risolvere il quesito delle prescrizioni, perchè il Codice di commercio con questa disposizione governa limitatamente le conseguenze del contratto di trasporto delle cose e le azioni contro i vettori derivanti dal ripetuto contratto di trasporto in relazione al luogo della spedizione della mercanzia. E perciò, secondo la linea direttiva tracciata dalla disposizione del riferito art. 917, occorre regolare la decisione del quesito proposto mediante il quarto mezzo, sull'appoggio della disposizione dell'articolo 146 dell'allegato *D* delle Tariffe, la quale nel suo ultimo comma con una sanzione generica comprende tutte le azioni derivanti dal contratto di trasporto riflettente anche i viaggiatori: « Si pre« scrivono del pari, entro il termine di un anno, decorribili dal « giorno dell'effettiva consegna le azioni del vettore contro lo spe« ditore ». Certamente è deplorevole la imprecisione del linguaggio del testo quando possa dar luogo a discussioni sottili ed accademiche di interpretazione ambigua ed insicura. Ma non deve contrastarsi, che riconosciuto il principio elementare e fondamentale, che il contratto di trasporto anche dei viaggiatori fosse contemplato dal Codice di commercio e dalle disposizioni legislative ferroviarie, come il trasporto delle cose ne derivi la conseguenza, che la prescrizione breve di un anno riconosciuta dal suddetto art. 146 debba applicarsi al caso in disamina. E soccorre infatti il precetto ermeneutico suggerito dal capoverso dell'art. 3 delle disposizioni preliminari del Cod. civ.: prescrivente come nel dubbio, quando una controversia non si possa decidere con una precisa disposizione di legge, per ragione di necessità bisogna aver riguardo alle norme che governano casi simili e materie analoghe. Ed in verità la sopratassa di lire 45 per la frode dell'uso di un biglietto non più idoneo al viaggiatore è regolata dalle tariffe e non rientra nei casi contemplati dal Codice di commercio.

Or bene, la disposizione delle suddette tariffe relativa alla prescrizione breve di un anno, preveduta dal ricordato art. 146, deve essere applicabile anche alle azioni derivanti dal contratto di trasporto dei viaggiatori, i quali non sono esclusi, ma in forza della sanzione generica debbono essere compresi nei casi sottoposti alla breve prescrizione di un anno.

Nei Codici si leggono disposizioni relative alle prescrizioni più brevi, poichè il decorso del termine comune sarebbe troppo lungo e pregiudizievole laddove fosse applicabile in tutti i casi, e perciò le tariffe ferroviarie scritte per governare il contratto di trasporto delle cose e delle persone debbono avere la prevalenza sulle disposizioni legislative di ordine comune scritte nel Codice di commercio sotto il titolo della prescrizione regolante la materia mercantile di ordine comune.

Riassumendo, il ricorso deve rigettarsi sotto il rapporto del primo, del secondo e del terzo mezzo. Il quarto mezzo deve però accogliersi, e la sentenza denunziata sotto questo profilo deve essere cassata per esporsi la quistione relativa alla prescrizione al novello giudizio di un altro Pretore (*quello di Bari*) il quale provvederà anche alle spese di questa sede di Cassazione.

Errata-corrige

Nel frontespizio del Bollettino Ufficiale n. 28-1916: invece di D. L. L. n. 748 si deve dire D. L. L. n. 784.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 32

10 AGOSTO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, agosto 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 11 *maggio* 1916, *n.* 906, *col quale le norme tecniche ed igieniche per il terremoto del* 13 *gennaio* 1915 *vengono estese ai comuni colpiti dal terremoto del* 28 *dicembre* 1908.

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il testo unico delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908, approvato con R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261;

Visto l'art. 16 del R. decreto 18 aprile 1915, n. 572;

Visto il R. decreto 29 aprile 1915, n. 573;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto con i ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per la grazia e giustizia e per i culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli articoli 43, 46, 50 e 53 delle norme approvate col R. decreto 29 aprile 1915, n. 573, sono sostituiti dai seguenti:

Art. 43. — Appena avuta notizia del fatto costituente la contravvenzione, il pretore deve immediatamente ordinare, quando sia ciò necessario, le convenienti constatazioni tecniche per mezzo

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 4 agosto 1916, n. 183.

dell'ufficio del genio civile, salvo che questo non vi avesse già provveduto.

Il genio civile, sia di ufficio che su richiesta del pretore, procederà, quando sia necessario, all'accertamento della contravvenzione mediante accesso sul luogo e regolare processo verbale che rilevi particolareggiatamente lo stato di fatto in rapporto alle prescrizioni di legge.

Il verbale, sottoscritto dall'ufficiale che ha accertato la contravvenzione e vistato dall'ingegnere capo del genio civile, sarà trasmesso al pretore, con rapporto contenente la proposta delle necessarie modificazioni o demolizioni, od al prefetto quando si verificheranno le condizioni dell'art. 53.

Art. 46. — Dal momento della notifica e sino al provvedimento definitivo, l'intimato è tenuto a sospendere i lavori e, se contravvenga a tale obbligo, è punito ai sensi dell'art. 42.

Il prefetto o sottoprefetto, su richiesta dell'ufficio del genio civile, provvederà, per mezzo degli agenti della forza pubblica, ad assicurare la effettiva sospensione dei lavori.

Art. 50. — Se, divenuto esecutivo il decreto ed irrevocabile la sentenza, il condannato non si uniformi all'obbligo impostogli di modificare o demolire le opere in contravvenzione, esso è tenuto al pagamento di L. 10 per ogni giorno di ritardo.

La relativa liquidazione sarà fatta di dieci in dieci giorni dall'ufficio del genio civile, e comunicata al prefetto, il quale la renderà esecutiva e la trasmetterà all'esattore comunale, affinchè ne curi la riscossione coi privilegi stabiliti dalla legge per le imposte dirette, ed effettui il versamento delle somme riscosse al Patronato Regina Elena.

La decorrenza della penalità di L. 10 giornaliere cessa dal giorno in cui il contravventore avrà denunziato all'ufficio del genio civile l'adempimento dei prescritti lavori, purchè questo sia stato debitamente accertato, fermo l'obbligo di corrispondere le penalità dovute fino al detto giorno.

Contro i provvedimenti adottati dal prefetto in base al presente articolo, non è ammesso gravame, nè in via amministrativa, nè in qualsiasi sede giurisdizionale.

L'ufficio del genio civile con l'assistenza, se del caso, della forza pubblica, procederà, a spese del contravventore, alle demolizioni come alla lettera *c*) dell'articolo 44.

Nessuna azione è ammessa pel risarcimento dei danni in dipendenza di tali demolizioni, a meno che non siano derivati da inosservanza delle usuali regole d'arte.

Art. 53. — Quando concorrano ragioni di particolare gravità ed urgenza, il prefetto può, per le modificazioni o demolizioni richieste dall'osservanza delle presenti norme, valersi del procedimento stabilito dall'art. 378 della legge sui lavori pubblici e può provvedere alla sospensione delle opere nel modo stabilito dall'art. 46.

In questo caso spetta esclusivamente al prefetto di promuovere l'azione penale.

Art. 2.

Ferme restando le disposizioni degli articoli 183 e 184 del testo unico di legge 12 ottobre 1913, n. 1261, le norme tecniche ed igieniche, di cui gli articoli 185 e 237 dello stesso testo unico, sono sostituite da quelle approvate col R. decreto 29 aprile 1915, n. 573, modificate e completate nel modo indicato dall'articolo precedente, ad eccezione del secondo comma dell'art. 39 riguardante l'altezza netta dei piani che resta mantenuta nella misura non inferiore a tre metri.

Art. 3.

Per le opere già compiute, per quelle in corso di esecuzione nel giorno della pubblicazione del presente decreto, e per quelle in cui i progetti, alla data anzidetta, siano già stati approvati o già sottoposti dal Consorzio o dall'Istituto mutuante al riscontro del genio civile, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del R. decreto 17 settembre 1910, n. 715, resta ferma l'osservanza delle norme contenute negli articoli 185 e 237 testo unico di legge approvato col R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261.

Art. 4.

Il presente decreto avrà effetto dallo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale,* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 maggio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — ORLANDO — GIUFFELLI.

Visto, *il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *luglio* 1916, *n.* 904, *relativo agli stati di previsione dei Ministeri della marina e dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-1917 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti gli articoli 2 e 4 del R. decreto 22 giugno 1916, n. 756, concernente la istituzione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari;

Vista la legge 14 giugno 1916, n. 738, che autorizza l'esercizio provvisorio dei bilanci delle Amministrazioni dello Stato per l'anno finanziario 1916-917, secondo i relativi disegni di legge e le modificazioni proposte con note di variazioni o comunicate alla presidenza della Camera dei deputati;

Visto il disegno di legge sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1916-917, presentato alla Presidenza della Camera dei deputati il 30 novembre 1915 (stampato n. 448);

Vista la nota di variazione al detto stato di previsione presentata alla Camera dei deputati il 21 marzo 1916 (stampato n. 448-*bis*);

Ritenuta la opportunità di stabilire norme per la gestione dei residui degli esercizi 1915-916 e retro;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del ministro del tesoro, di concerto col ministro per la marina e col ministro per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 agosto 1916, n. 181.

Art. 1.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1916-917, è sostituito dai due stati di previsione della spesa del Ministero per la marina e del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, di cui rispettivamente alle tabelle *A* e *B* allegate al presente decreto, firmate, d'ordine nostro, dai ministri proponenti.

Art. 2.

Le spese residue degli esercizi 1915-916 e retro continueranno ad essere imputate al bilancio del Ministero per la marina.

Dopo che in sede di rendiconto consuntivo pel 1915-1916, sarà fatto luogo alla ripartizione dei residui medesimi fra i due stati di previsione, verrà provveduto al trasporto dei pagamenti disposti con imputazione ai capitoli dei nuovi bilanci.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 luglio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — CORSI — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Omissis

Stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-917.

Tabella B.

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario 1916-917
Numero del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina presentato alla Camera dei deputati il 30 novembre 1915, tenuta presente la nota di variazioni (stampati nn. 448 e 448-*bis*)	Num. d'ordine del presente stato di previsione pel 1916-917	Denominazione	
		TITOLO I. **Spesa ordinaria** Categoria I. — *Spese effettive.* SPESE GENERALI.	
1 parte	1	Ministero - Personale (Spese fisse) . .	125,900 »
2 parte	2	Ministero - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	10,540 »
4 parte	3	Ministero - Spese varie d'ufficio . . .	12,000 »
7 parte	4	Biblioteca	1,000 »
12 parte	5	Pubblicazioni ufficiali e periodiche . .	1,500 »
13 parte	6	Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (Spesa d'ordine)	100 »
14 parte	7	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 82 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria) . . .	per memoria
15 parte	8	Spese di liti e di arbitramenti (Spesa obbligatoria)	1,000 »
16 parte	9	Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti	10,500 »
17 parte	10	Sussidi ad impiegati e al basso personale in attività di servizio	500 »

CAPITOLI			
Numero del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina presentato alla Camera dei deputati il 30 novembre 1915, tenuta presente la nota di variazioni (stampati nn. 448 e 448-*bis*)	Num. d'ordine del presente stato di previsione pel 1916-917	Denominazione	Competenza per l'esercizio finanziario 1916-917
18 parte	11	Sussidi ad impiegati già appartenenti all'Amministrazione della marina mercantile e loro famiglie	1,000 »
24 parte	12	Acquisto di medaglie per lunga navigazione	300 »
25 parte	13	Spese casuali	4,000 »
			168,340 »
		DEBITO VITALIZIO.	
27 parte	14	Pensioni ordinarie (Spese fisse) . . .	20,000 »
30 parte	15	Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato col R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria).	1,000 »
			21,000 »
		SPESE PER LA MARINA MERCANTILE.	
33	16	Personale dell'Ispettorato generale dei servizi marittimi (Spese fisse) . . .	83,000 »
36'	17	Consiglio superiore della marina mercantile - Commissione Reale per la riforma del Codice della marina mercantile	20,000 »
37 parte	18	Personale dell'Ispettorato dei servizi marittimi - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	8,220 »

CAPITOLI			
Numero del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina presentato alla Camera dei deputati il 30 novembre 1915, tenuta presente la nota di variazioni (stampati nn. 448 e 448-*bis*)	Num. d'ordine del presente stato di previsione pel 1916-917	Denominazione	Competenza per l'esercizio finanziario 1916-917
38	19	Spese di coazioni e di liti, risarcimenti ed altri accessori, relativi alle concessioni di arenili (Spesa obbligatoria)	22,000 »
39 parte	20	Spese di trasferta e di missioni del personale della marina mercantile .	8,290 »
40 parte	21	Manutenzione e miglioramento dei fabbricati della marina mercantile . .	3,000 »
41	22	Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi	10,000 »
42 parte	23	Fitto di locali ad uso della marina mercantile	24,600 »
43	24	Telegrammi da spedirsi all'estero . .	1,500 »
44	25	Spese postali	3,900 »
45	26	Spese di stampati e di pubblicazioni ufficiali	18.400 »
46 parte	27	Acquisto di carta e di oggetti vari di cancelleria	5,220 »
47 parte	28	Indennità speciali al personale addetto ai servizi della marina mercantile .	23,700 »
48	29	Compensi per lavori straordinari eseguiti dal personale dell'Amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti nell'interesse della marina mercantile	19,200 »
49 parte	30	Sussidi alla gente di mare e loro famiglie	3,200 »
50 parte	31	Acquisto, manutenzione e custodia di boe d'ormeggio e di altri galleggianti adibiti al servizio postale	6,250 »
51	32	Sovvenzione alla Cassa invalidi della marina mercantile (legge 22 giugno 1913, n. 767)	553,861 32

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario 1916-917
Numero del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina presentato alla Camera dei deputati il 30 novembre 1915, tenuta presente la nota di variazioni (stampati nn. 448 e 448-*bis*)	Num. d'ordine del presente stato di previsione pel 1916-917	Denominazione	
52	33	Sovvenzioni ad Istituti della marina mercantile	8,400 »
53	34	Spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali e di marinai esteri indigenti (legge 24 maggio 1877, numero 3919, e accordo internazionale 8 giugno 1880) (Spesa obbligatoria) .	15,000 »
54	35	Compensi per le costruzioni navali, stabiliti dalla legge 13 luglio 1911, numero 745, e premi di navigazione, stabiliti dalle leggi 23 luglio 1896, n. 318, e 16 maggio 1901, n. 176 - Spese di visite e perizie per l'esecuzione di dette leggi	5,900,000 »
55	36	Compenso di navigazione alle navi di carico nazionali in base alla legge 22 giugno 1913, n. 784	2,300,000 »
56	37	Sovvenzione alla Società veneziana di navigazione a vapore per il servizio fra Venezia e Calcutta	899,600 »
57	38	Sovvenzione alla Compagnia « Neederland » per il servizio fra Genova e Batavia	70,000 »
58	39	Sovvenzione alla ditta « Successori di Sansone Forlì » di Ravenna per il servizio fra Ravenna e Fiume, Ravenna e Trieste (legge 5 aprile 1908, n. 111)	60,000 »
59	40	Sovvenzioni alle Società assuntrici dei servizi marittimi in base alle leggi 30 giugno 1912, nn. 685 e 686, e 22 dicembre 1912, n. 1316, e R. decreto 29 giugno 1913, n. 855	16,665,900 »

CAPITOLI			
Numero del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina presentato alla Camera dei deputati il 30 novembre 1915, tenuta presente la nota di variazioni (stampati nn. 448 e 448-*bis*)	Num. d'ordine del presente stato di previsione pel 1916-917	Denominazione	Competenza per l'esercizio finanziario 1916-917
60	41	Sovvenzione alla Società di navigazione « Puglia » per i servizi dell'Adriatico e di alcune linee di concentramento (legge 13 giugno 1910, n. 306, e R. decreto 29 giugno 1913, n. 855)	3.320,000 »
61	42	Sovvenzione per i servizi dell'Arcipelago toscano (legge 13 giugno 1910, n. 306, e R. decreto 29 giugno 1913, n. 855)	440,000 »
62	43	Sovvenzione alla Società siciliana di navigazione per i servizi delle isole Eolie e di concentramento (legge 13 giugno 1910, n. 306, e RR. decreti 12 agosto 1912, n. 1180, e 29 giugno 1913, n. 855)	223,000 »
63	44	Sovvenzione all'armatore Francesco La Cava di Francesco per l'esercizio delle linee III e IV per le isole Eolie (R. decreto 12 agosto 1912, n. 1180) .	27,000 »
64	45	Sovvenzione per il servizio delle isole Partenopee e Pontine (legge 13 giugno 1910, n. 306, e 22 dicembre 1912, n. 1316)	260,000 »
65	46	Sovvenzione alla Società di navigazione « La Sicania » pei servizi delle isole Egadi e Pelagie e di Ustica e Pantelleria (legge 13 giugno 1910, n. 306)	305,000 »
66	47	Sovvenzione alla Società di navigazione « La Veloce » per il servizio fra Genova e l'America centrale (legge 13 giugno 1910, n. 306, e legge 29 maggio 1913, n. 500)	449,868 »
67	48	Compensi a Società di navigazione per speciali trasporti con carattere postale e commerciale (Spesa obbligatoria)	270,000 »

CAPITOLI			
Numero del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina presentato alla Camera dei deputati il 30 novembre 1915, tenuta presente la nota di variazioni (stampati nn. 448 e 448-*bis*)	Num. d'ordine del presente stato di previsione del 1916-917	Denominazione	Competenza per l'esercizio finanziario 1916-917
68	49	Sovvenzione alle Società assuntrici del trasporto del carbone per le ferrovie di Stato e per la Regia marina (legge 6 luglio 1911, n. 674)	per memoria
69	50	Sovvenzione per la linea di navigazione diretta fra l'Italia e il Cile (legge 13 luglio 1911, n. 747)	per memoria
70	51	Sovvenzione per la linea di navigazione fra l'Italia e Londra (legge 29 maggio 1913, n. 502)	per memoria
			32,028,109 32
		RIASSUNTO	
		TITOLO I.	
		Spesa ordinaria	
		Categoria I. — *Spese effettive.*	
		Spese generali	168,340 »
		Debito vitalizio	21,000 »
		Spese per la marina mercantile . . .	32,028,109 32
		Totale generale . . .	32,217,449 32

Visto, d'ordine di Sua Altezza Reale il Luogotenente Generale di Sua Maestà il Re:

Il presidente del Consiglio dei ministri
BOSELLI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Il ministro pei trasporti marittimi e ferroviari
ARLOTTA.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *luglio* 1916, *n.* 895, *col quale sono approvate le norme relative all'entrata e all'uscita del cittadino dal Regno* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'interno, di concerto coi ministri degli affari esteri, della guerra e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

CAPO I.

Norme relative all'entrata e all'uscita del cittadino dal Regno.

Art. 1.

Ogni cittadino italiano, per uscire dal Regno o per entrarvi, deve essere provvisto del passaporto per l'estero.

Il passaporto deve essere munito di recente fotografia del titolare e di quelle delle altre persone iscrittevi a norma dell'articolo 4 del R. decreto 31 gennaio 1901, n. 36, autenticate tutte

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 luglio 1916, n. 179.

dal sindaco o dall'autorità concedente. Anche le firme apposte al passaporto dal titolare e dalle altre persone suddette debbono essere autenticate.

La fotografia non è necessaria per gli iscritti di età non superiore ai 12 anni, che viaggino con persona la cui fotografia sia annessa al passaporto.

Art. 2.

Il passaporto può essere rifiutato, ritirato o revocato da qualunque autorità circondariale di pubblica sicurezza anche per motivi di pubblico interesse.

Ogni reclamo deve essere diretto al ministro degli affari esteri.

Art. 3.

Il passaporto non dà diritto ad uscire dal Regno se non vi sia stato apposto il visto di un'autorità circondariale di pubblica sicurezza, in data non anteriore a giorni 15, salvo che il passaporto stesso sia stato rilasciato entro questo termine.

Per coloro che si recano da un porto del Regno oltre lo stretto di Gibilterra o il canale di Suez, il termine indicato è di due mesi.

Il visto è gratuito; non può essere apposto senza il nulla osta del Commissariato dell'emigrazione, e può essere rifiutato o revocato da un'autorità circondariale di pubblica sicurezza anche per motivi di pubblico interesse.

Art. 4.

Il passaporto non dà diritto ad entrare nel Regno se non vi è stato apposto il visto da una R. Ambasciata o Legazione, ovvero da un R. Consolato di 1ª categoria, che sia retto da un funzionario di carriera. Nel visto vengono stabiliti per ogni viaggio la durata di validità del visto medesimo ed il luogo di accesso nel territorio del Regno.

Il visto è gratuito e può essere rifiutato o revocato anche per motivi di pubblico interesse.

Sono esenti dall'obbligo del visto, di cui al presente e al precedente articolo, i passaporti diplomatici.

Art. 5.

Salvo quanto è disposto nell'art. 31, per i cittadini che risiedono nel territorio nazionale o estero entro la zona di 15 chilometri dalla linea di frontiera e devono, per ragioni di lavoro, di professione, di commercio e simili, recarsi spesso nella zona contigua di pari estensione del territorio estero o nazionale, il visto vale tanto per uscire dal Regno quanto per entrarvi, durante un periodo di tempo determinato non superiore ad un mese.

L'estensione della suindicata zona può essere ristretta, con decreto prefettizio, per esigenze militari.

Art. 6.

Le Regie autorità diplomatiche e consolari indicate nell'articolo 4, possono, in deroga alle norme del presente Capo I ed alle altre vigenti in materia, e secondo le istruzioni loro impartite dal Ministero degli affari esteri, rilasciare in casi eccezionali ai cittadini che risiedono nel rispettivo distretto un passaporto con fotografia, valido per un solo viaggio di andata nel Regno, con la indicazione del luogo di passaggio della frontiera o del porto di sbarco e del luogo di destinazione.

Art. 7.

Le contravvenzioni al presente Capo I sono punite con l'ammenda da lire 10 a lire 100, ed in caso di recidiva con l'arresto da 10 giorni a 3 mesi, salva l'applicazione delle pene sancite per il reato maggiore di cui il contravventore si fosse reso colpevole.

Art. 8.

Sono fatte salve le altre norme concernenti il rilascio dei passaporti per l'estero, l'entrata e l'uscita dal territorio del Regno, in quanto non siano contrarie alle disposizioni del presente Capo I.

Capo II.

Norme relative al transito dei valichi di frontiera e all'accesso alle zone adiacenti.

Art. 9.

È punito coll'ammenda non inferiore a lire cinquanta, ovvero coll'arresto non inferiore a cinque giorni chiunque non osservi le disposizioni delle autorità civili e militari concernenti il divieto di transito, ovvero le condizioni e modalità pel transito in determinati valichi di frontiera, o comunque l'accesso a determinate zone adiacenti ai valichi stessi.

È fatta salva in ogni caso l'applicazione delle pene sancite per il reato maggiore di cui il contravventore si fosse reso colpevole.

Capo III.

Norme relative all'entrata e all'uscita dal Regno dei sudditi austro-ungarici di nazionalità italiana.

Art. 10.

I sudditi austro-ungarici di nazionalità italiana dimoranti nel Regno, i quali si recano all'estero, debbono essere muniti di un passaporto speciale (modello *A*).

Tale passaporto è rilasciato esclusivamente dal Ministero degli affari esteri, previo « nulla osta » del Ministero dell'interno,

pel tramite del quale le Regie prefetture debbono far pervenire le domande, che sono loro presentate personalmente dagli interessati, avendo cura d'indicare l'età, paternità, luogo di nascita e connotati del richiedente, secondo la lista seguente: (Statura m. . . . . . . Età . . . . . . Fronte . . . . . . Occhi . . . . . . Naso . . . . . Bocca . . . . . Capelli . . . . . Barba . . . . . Baffi . . . . . Colorito . . . . . Corporatura . . . . . . Segni particolari . . . . . Condizione . . . . . . Nato a . . . . Domicilio . . . . . .); e di allegarvi la fotografia in duplice esemplare, uno dei quali ha conservarsi presso il Ministero degli esteri, debitamente firmati dal richiedente, attestando che la firma fu apposta in presenza dell'autorità che riceve la domanda.

Deve inoltre essere inviata la somma di L. 13,65 per tassa di concessione governativa. Qualora il richiedente non sia persona agiata la tassa è di L. 2,75

Il rilascio del passaporto è gratuito per coloro che vanno all'estero a scopo di lavoro.

Sul passaporto del richiedente possono iscriversi, senza obbligo di fotografia, i suoi congiunti di età non superiore ai dodici anni che lo accompagnino all'estero.

Art. 11.

Il passaporto speciale di cui all'articolo precedente non è valido che per una sola volta e pel solo viaggio di andata in un determinato Stato; deve essere utilizzato soltanto per il valico o porto in esso indicato, ed entro un periodo di tempo da determinarsi di volta in volta.

Giunto a destinazione, il titolare del passaporto è tenuto a depositare tale documento presso il R. ufficio più vicino (Consolato di 1ª categoria, che sia retto da un funzionario di carriera, o altrimenti presso la R. Ambasciata o Legazione), il quale ufficio può rilasciargli, a richiesta e senza spesa, una dichiarazione da valere presso le autorità locali, redatta nei seguenti termini:

« La R. Ambasciata (o Legazione o Consolato) d'Italia in. . . certifica, in base ai documenti prodotti, che il signor . . . . è originario di . . . . ».

Art. 12.

Se l'interessato intenda far ritorno nel Regno, deve presentarsi all'autorità diplomatica o consolare presso cui ha depositato il passaporto. Questa, previe accurate indagini sulla condotta dell'interessato durante il tempo della dimora di lui all'estero, appone al passaporto un visto per l'ingresso nel Regno, indicando la durata di esso visto e la località di frontiera per l'accesso nel Regno o il porto di sbarco.

Tale visto è valevole per una sola volta ed è sottoposto al pagamento della prescritta tassa.

L'autorità diplomatica o consolare, che rifiuta il visto, deve informarne il Ministero degli esteri.

Art. 13.

L'interessato, qualora si trovi in località lontana da quella in cui ha sede il R. ufficio, ove è stato depositato il passaporto, può rivolgersi al R. ufficio compreso fra quelli indicati all'art. 11, più vicino alla sua dimora. L'autorità richiesta, dopo le opportune intese con l'ufficio depositario, avuto il passaporto, può apporvi il visto, previe le debite indagini, alle condizioni indicate nell'articolo 12.

Art. 14.

I sudditi austro-ungarici di nazionalità italiana, i quali, trovandosi all'estero sforniti del passaporto di cui ai precedenti articoli, vogliano entrare nel Regno, debbono presentare personalmente domanda al R. ufficio più vicino al luogo di loro dimora, che trovisi compreso fra quelli di cui all'art. 11, indicando la ragione della domanda e quali referenze abbiano nel Regno. L'autorità richiesta ne riferisce al Ministero degli esteri, il quale, previo il nulla osta del Ministero dell'interno, può autorizare di volta in volta l'autorità diplomatica o consolare a rilasciare all'interessato uno speciale passaporto (modello *B*), valido per una sola

volta, ed esclusivamente per entrare nel Regno da un punto di accesso che verrà sullo stesso indicato.

Per ottenere tale passaporto, che deve essere utilizzato entro un periodo di tempo da determinarsi volta per volta, l'interessato è tenuto a presentare insieme con la domanda due esemplari della propria fotografia, che firma in presenza dell'autorità. Questa ritiene uno degli esemplari, ed applica l'altro sul passaporto con l'annotazione che tanto la fotografia, quanto il passaporto stesso sono stati firmati in sua presenza.

Pel passaporto speciale di cui al presente articolo, le autorità diplomatiche o consolari percepiscono le medesime tasse indicate nell'art. 10, il cui ultimo capoverso è parimenti ad esso applicabile.

Art. 15.

Le contravvenzioni al presente Capo III sono punite con l'ammenda da L. 10 a L. 100, e, in caso di recidiva, con l'arresto da dieci giorni a tre mesi, salva l'applicazione delle pene sancite pel reato maggiore di cui il conntravventore si fosse reso colpevole.

Art. 16.

Sono fatte salve le norme concernenti l'entrata e l'uscita dal territorio del Regno, in quanto non siano contrarie alle disposizioni del presente Capo III.

Il decreto Luogotenenziale 2 gennaio 1916, n. 40, è abrogato.

Capo IV.

Norme relative all'entrata e all'uscita degli stranieri dal Regno.

Art. 17.

È vietato agli stranieri di entrare nel territorio del Regno, anche per il solo transito, se non sono forniti di passaporto rilasciato dalle autorità dello Stato a cui appartengono o che ne ha assunto la tutela.

Il passaporto deve essere esibito ad ogni richiesta degli ufficiali e agenti di pubblica sicurezza.

Sono dispensati dall'obbligo del passaporto i militari in distaccamento forniti di un documento ufficiale che attesti la loro qualità.

Art. 18.

Il passaporto dev'essere individuale e munito di recente fotografia e della firma del titolare, l'una e l'altra autenticate dall'autorità concedente. Altra copia della fotografia, parimenti autenticata anche nella firma appostavi, deve essere depositata presso l'autorità che per la prima volta appone il visto sul passaporto.

Sullo stesso passaporto possono essere iscritti, con la indicazione del loro stato civile, i congiunti di età non superiore ai dodici anni che accompagnano lo straniero.

Dal passaporto deve risultare se la cittadinanza del titolare sia originaria o acquisita, per naturalizzazione o per effetto di legge; trattandosi di cittadinanza acquisita, devono essere indicate la data di acquisto e le cittadinanze precedenti.

Art. 19.

Il passaporto non dà diritto ad entrare nel territorio del Regno, nepure per il transito, se non vi è stato apposto il visto dalla R. Amabsciata o Legazione presso lo Stato in cui lo straniero risiede, o dal R. Consolato di 1ª categoria, retto da un funzionario di carriera, competente per territorio.

Il visto è necessario per ciascun viaggio e il termine della sua validità è indicato volta per volta dallo stesso R. agente diplomatico o consolare, il quale indica altresì la località dell'entrata nel territorio del Regno o il porto di sbarco, il luogo di destinazione e l'itinerario per giungervi.

L'itinerario e la destinazione possono variarsi nell'interno del Regno, coll'assenso dell'autorità circondariale di pubblica sicurezza, la quale indica nel passaporto il nuovo itinerario o la nuova destinazione.

Sono dispensati dall'obbligo del visto soltanto i passaporti diplomatici, rilsaciati dal Governo di paesi alleati, purchè indichino il titolo ufficiale o la qualità diplomatica dei titolari.

I passaporti diplomatici rilasciati da altri Governi sono soggetti al visto, come i passaporti ordinari, ma senza indicazione di località e di termine, purchè anche dagli stessi risulti il titolo ufficiale o la qualità diplomatica dei titolari.

Art. 20.

Lo straniero deve presentarsi personalmente al R. agente diplomatico o consolare competente per il visto.

Il visto non può essere apposto se il richiedente non dà affidamento sulla sua condotta morale e politica e non giustifica i motivi per i quali intende entrare nel Regno.

Non è percepita alcuna tassa per le vidimazioni successive, entro l'anno dalla data del primo visto.

Art. 21.

Gli stranieri non possono uscire dal Regno se il loro passaporto non è stato vistato dall'autorità circondariale di pubblica sicurezza in data non anteriore a cinque giorni.

Il visto è gratuito; esso deve indicare la località di passaggio della frontiera o il porto d'imbarco e l'itinerario per giungervi.

La località, il porto e l'itinerario non possono essere variati se non previo assenso dell'autorità circondariale di pubblica sicurezza da annotarsi sul passaporto.

In ogni caso, gli stranieri debbono presentarsi personalmente alla detta autorità.

Art. 22.

Salvo quanto è disposto nell'art. 32, per gli stranieri che, risiedendo in territorio nazionale o estero entro la zona di quindici chilometri dalla linea di frontiera, debbano, per ragioni di lavoro, di

commercio, di professione o simili, molto spesso recarsi nella zona contigua di pari estensione del territorio estero o nazionale e siano conosciuti dalle Regie autorità, il visto può avere la durata massima di un mese, ed è valido tanto per entrare nel Regno quanto per uscirne.

È in facoltà delle Regie autorità di dispensare i detti stranieri dal presentarsi personalmente per la vidimazione del passaporto.

L'estensione della suindicata zona può essere ristretta con decreto prefettizio, per esigenze militari.

Art. 23.

Pei sudditi degli Stati coi quali l'Italia è in guerra, o coi quali sono interrotte le relazioni diplomatiche, le Regie autorità diplomatiche o consolari non possono apporre il visto sul passaporto, agli effetti dell'entrata nel Regno, se non in seguito a speciale autorizzazione rilasciata dal Ministero dell'interno, della quale deve esser fatta menzione sul passaporto medesimo.

Tale autorizzazione dev'esser chiesta al Ministero degli affari esteri, per il tramite delle raprpesentanze diplomatiche estere, che hanno assunto nel Regno la tutela degli interessi degli Stati ai quali i predetti stranieri appartengono.

Pei sudditi di Stati alleati o neutrali oriundi di Stati coi quali l'Itala è in guerra o coi quali sono interrotte le relazioni diplomatiche, il visto non può essere apposto senza l'autorizzazione del Ministero dell'interno da richiedersi dalle Regie autorità diplomatiche o consolari pel tramite del Ministero degli affari esteri.

Art. 24.

I contravventori alle disposizioni degli articoli 17, primo comma, 19, 21, 22 del presente decreto sono puniti con l'ammenda da lire 20 a lire 200, ovvero con l'arresto fino a dieci giorni; sono puniti con l'ammenda da lire 30 a lire 300, e con l'arresto da tre giorni a tre mesi i contravventori al disposto dell'articolo 23 e gli stranieri che modifichino il luogo di destinazione senza il previo

assenso della autorità di pubblica sicurezza; salva in ogni caso l'applicazione delle pene sancite per il reato maggiore di cui il contravventore si fosse reso colpevole.

Capo V.

Norme speciali per l'entrata o l'uscita dal Regno delle persone che siano dirette alle zone di guerra o ne provengano.

Art. 25.

I cittadini italiani, i sudditi austro-ungarici di nazionalità italiana e i sudditi di Stati alleati che dimorano nel territorio delle operazioni o nel territorio delle retrovie o che vi hanno dimorato, non possono uscire dal Regno se, oltre l'osservanza delle norme vigenti in proposito, non abbiano ottenuto l'assenso del Comando supremo del R. esercito (Segretariato generale per gli affari civili), cui debbono essere dichiarati la destinazione, lo scopo e la durata del viaggio.

La stessa norma si applica ad ogni altro straniero che dimora in qualsiasi località della zona di guerra.

Art. 26.

I sudditi di Stati neutrali che hanno già dimorato in zona di guerra non possono uscire dal Regno se non decorsi quindici giorni da quello in cui si sono allontanati dal territorio delle retrovie o dal territorio esterno alle retrovie, o decorso un mese, se dimoravano nel territorio delle operazioni.

Art. 27.

I sudditi di Stati neutrali che dimorano nel territorio delle retrovie o esterno alle retrovie, non possono essere autorizzati ad uscire dal Regno se non dopo una sosta di giorni quindici, nel

luogo indicato dal Comando supremo, tra quelli designati dal Ministero dell'interno. Per coloro che dimorano nel territorio delle operazioni la sosta, non inferiore a giorni quindici, è stabilita caso per caso dal Comando supremo.

Queste norme si applicano anche ai sudditi di Stati neutrali che, dimorando fuori della zona di guerra, vi si rechino per soffermarvisi e poi uscire dal Regno.

Art. 28.

Per i sudditi di Stati nemici e di Stati alleati o neutrali, oriundi di Stati nemici, che, dimorando o avendo dimorato in zona di guerra, chiedono di uscire dal Regno, il Comando supremo stabilisce di volta in volta speciali cautele.

Art. 29.

Il Commissariato dell'emigrazione, prima di dare alla competente prefettura il nulla osta per il rilascio del passaporto o del visto chiesto da cittadini italiani che dimorano o che hanno soggiornato nelle zone di guerra di cui all'art. 25, chiede l'assenso al Comando supremo, comunicandogli gli estremi della domanda e aggiungendovi ogni utile informazione e il parere dell'autorità militare locale.

La stessa procedura deve essere seguìta dalla prefettura competente quando il richiedente è straniero, e dal Ministero degli affari esteri quando si tratta di sudditi austro-ungarici di nazionalità italiana.

Art. 30.

I sudditi di Stati nemici o neutrali e i sudditi di Stati alleati, oriundi di Stati nemici, che intendono recarsi nel Regno, non hanno facoltà di entrare in zona di guerra, salvo per il transito necessario sulle linee ferroviarie ivi comprese. Le Regie autorità diplomatiche e consolari hanno cura di far risultare tale divieto nel visto che appongono ai passaporti stranieri.

Il Comando supremo può concedere permessi speciali, in deroga a tale divieto, su richiesta dalla quale debbono risultare lo scopo, la destinazione e la durata del viaggio. Le Regie autorità diplomatiche e consolari trasmettono la richiesta, corredandola di ogni utile informazione, e, quando il permesso sia stato concesso, debbono farne esplicita menzione sul passaporto.

Allo straniero che abbia ottenuto questo permesso sono applicabili le disposizioni di cui ai precedenti articoli 27 e 28.

Art. 31.

I cittadini italiani, i sudditi austro-ungarici di nazionalità italiana e i sudditi di Stati alleati non oriundi di Stati nemici i quali intendano recarsi o tornare nel Regno, non possono, senza il preventivo assenso del Comando supremo, entrare in zona di guerra, salvo per il transito necessario sulle linee ferroviarie ivi comprese. Tale assenso deve essere richiesto a cura delle RR. autorità diplomatiche e consolari e dalle medesime annotato sul passaporto.

Art. 32.

Il nulla osta del Comando supremo vale per una sola volta,

In casi assolutamente eccezionali ed unicamente per coloro che dimorando in territori di frontiera, debbono, per comprovate ragioni di lavoro, di commercio e simili, varcare molto spesso il confine e sono personalmente conosciuti dalle Regie autorità, il nulla osta può valere anche per un periodo di tempo determinato, non superiore a un mese.

Art. 33.

Lo straniero, che entra in zona di guerra, deve nella prima località di sosta fare immediatamente la dichiarazione di soggiorno di cui al R. decreto 2 maggio 1915, n. 634, prorogato con decreto Luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1824, ed è tenuto a ripeterla in tutti i successivi trasferimenti, anche se la sosta sia di breve durata ed i trasferimenti abbiano luogo nello stesso giorno.

Art. 34.

Tutte le autorità militari e civili alle quali in zona di guerra, a termini dei paragrafi 10, 14 e 15 delle « Norme » emanate dal Comando supremo il 1° ottobre 1915, spetta rilasciare permessi di soggiorno, curano che questi permessi siano, quando si tratti di stranieri, annotati anche sul passaporto e sulla dichiarazione di soggiorno.

Art. 35.

Del nulla osta del Comando supremo e, quando occorra, della attestazione relativa alla sosta di cui all'art. 27 o alle speciali cautele di cui all'art. 28 del presente decreto, deve essere fatta esplicita menzione per i cittadini italiani sul passaporto per l'estero, per i sudditi austro-ungarici di nazionalità italiana sullo speciale passaporto per l'estero istituito in loro favore, e per gli stranieri sul passaporto rilasciato loro dalle autorità dello Stato cui appartengono o che ne ha assunto la tutela.

Questi documenti devono essere muniti della fotografia del titolare, debitamente autenticata, al pari della sua firma.

Art. 36.

Le autorità di pubblica sicurezza nel ricevere, a termini dell'articolo 4 del R. decreto 2 maggio 1915, n. 634, la dichiarazione di soggiorno di uno straniero proveniente da zona di guerra e nel ritirare dal medesimo la ricevuta della dichiarazione precedente, debbono far risultare nella nuova dichiarazione e nella nuova ricevuta la provenienza dalla detta zona con la indicazione della località. Tale annotazione è ripetuta in ogni successivo trasferimento sulle nuove dichiarazioni e sulle ricevute relative.

Art. 37.

Per tutti gli effetti del presente Capo V sono equiparate alla zona delle retrovie le piazze forti militari marittime indicate nel R. decreto 20 maggio 1915, n. 795.

Ai comandanti militari delle dette piazze spettano tutte le attribuzioni che il presente Capo V deferisce al Comando supremo del R. esercito.

Art. 38.

Il contravventore alle norme degli articoli 25, primo comma, e 33 del presente decreto è punito coll'ammenda da L. 20 a L. 200, ovvero coll'arresto sino a dieci giorni; il contravventore alle norme degli articoli 25, secondo comma, 26, 27, 28, 30 e 31 è punito coll'ammenda da L. 30 a L. 300 e coll'arresto da tre giorni a tre mesi, salva in ogni caso l'applicazione delle altre pene sancite per i maggiori reati di cui il contravventore si fosse reso colpevole.

Art. 39.

Sono fatte salve tutte le altre disposizioni relative all'entrata e all'uscita dal territorio del Regno, in quanto non siano contrarie a quelle del presente Capo V.

CAPO VI.

Norme relative al soggiorno degli stranieri nel Regno.

Art. 40.

L'art. 1° del R. decreto 2 maggio 1915, n. 634, è abrogato.

Art. 41.

Il testo dell'art. 3 del R. decreto 2 maggio 1915, n. 634, è modificato come segue:

« Lo straniero che parta dal Comune, ove ha fatto la dichiarazione, a norma dell'art. 2 del R. decreto 2 maggio 1915, n. 634, per

altra località del Regno, è obbligato entro il termine di 24 ore dalla partenza a ripetere tale dichiarazione innanzi all'autorità di pubblica sicurezza del luogo ove si trova.

Ad eguale obbligo egli è sottoposto per ogni successivo suo trasferimento ».

Art. 42.

Il testo del primo comma dell'art. 5 del R. decreto 2 maggio 1915, n. 634, è modificato come segue:

« Gli stranieri che dimostrino di trovarsi inscritti nel registro di popolazione in un Comune del Regno, a termini dell'art. 25 del regolamento 21 settembre 1911, n. 445, sono dispensati dal presentarsi personalmente all'autorità di pubblica sicurezza per la dichiarazione prescritta dall'art. 2 del R. decreto 2 maggio 1915, numero 634, purchè nel termine di 24 ore la facciano pervenire a mezzo di persona di loro fiducia, conosciuta dall'autorità stessa, facendone ritirare la ricevuta ».

Art. 43.

La dichiarazione di cui al R. decreto 2 maggio 1915, n. 634, deve essere fatta in conformità al modello *C* annesso al presente decreto.

Capo VII.

Disposizioni comuni ai Capi precedenti e disposizioni finali.

Art. 44.

Gli stranieri denunziati per contravvenzione alle disposizioni contenute nel presente decreto possono essere esplusi dal Regno con decreto del prefetto, previa autorizzazione del ministro dell'interno.

Questa disposizione non si applica agli italiani non regnicoli.

Art. 45.

In tutti gli alberghi e altri luoghi in cui si dà alloggio per mercede dev'essere affissa in modo visibile, nel vestibolo e nelle sale di convegno, una copia del presente decreto.

Art. 46.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e avrà effetto fino alla pubblicazione della pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 luglio 1616.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ORLANDO — SONNINO — MORRONE — CORSI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 160. (M. e L.).

Attivazione di un apparato centrale in stazione di Terni (lato Foligno).

Dalle ore 14 del giorno 24 agosto 1916 verrà attivato nella stazione di Terni, lato Foligno, un apparato centrale meccanico collocato in apposita cabina (B) impiantata a m. 548,35 dall'asse del F. V. per la manovra di alcuni deviatoi e dei segnali.

Detti segnali consistono:

a) in un semaforo ad un'ala di prima categoria situato fra la 2ª e 3ª linea a m. 125 dall'asse del F. V. e che comanda ai treni in partenza per Foligno dal terzo binario del fascio viaggiatori.

b) in un semaforo ad un'ala di prima categoria situato allo estremo del fascio merci a m. 448 dall'asse del F. V. e che comanda ai treni in partenza per Foligno dal fascio stesso.

c) in un semaforo a candeliere collocato a m. 200 dal corrispondente deviatoio estremo, con due alberi portanti quello a sinistra l'ala di prima categoria che comanda ai treni diretti al primo o secondo binario viaggiatori, quello a destra, l'ala di prima categoria che comanda ai treni diretti al fascio merci.

Detto semaforo è preceduto a m. 800 dal corrispondente segnale di avviso, ed entrambi sono situati a sinistra rispetto ai treni cui comandano.

La manovra dei segnali di protezione di cui al precedente punto *c*) è vincolata a consenso elettrico da trasmettersi dal F. V., completato detto consenso dal posto di manovra situato all'estremo del F. V. per i treni diretti al F. V.

Nessuna variante viene introdotta al segnalamento lato Aquila-Orte e Umbertide i cui impianti (cab. A) vennero attivati con l'ordine di servizio 27-1916.

Le Divisioni interessate impartiranno nella rispettiva competenza le disposizioni per la regolare attivazione dei suddetti nuovi impianti.

Ordine di servizio N. 161. (S. L. Cos.).

Prescrizioni tecniche pei materiali da costruzione.

Si porta a conoscenza degli uffici e del personale che essendosi ravvisata la necessità di introdurre alcune modificazioni ed aggiunte nelle *Prescrizioni tecniche pei materiali da costruzioni da impiegarsi nei lavori delle ferrovie dello Stato*, emanate con ordine di servizio n. 191-1908, si è provveduto ad una nuova edizione di esse.

Le prescrizioni stesse che dovranno essere osservate, sia nei lavori da eseguirsi sulle linee in esercizio, sia nella costruzione di nuove linee, si riferiscono alle seguenti categorie di materiali:

A. Pietre (naturali).

B. Laterizi (di argilla comune, di grès artificiale refrattari, ecc).

C. Cementizi (pozzolana, calci, cementi, gessi, sabbia, ecc.).

D. Agglomerati artificiali (di cemento, asfalto, ecc.).

E. Legnami (per ponti, armature, fabbricati).

F. Metalli (per ponti, tettoie, condotture, ecc.).

G. Materiale di finimento (tinte, vernici, vetri, ceramiche, ecc.).

Dette prescrizioni sono stampate in un fascicolo separato nel quale sono riportate altresì le norme pel prelievo e per la spedizione dei campioni; esso verrà distribuito a cura del Segretariato (Istituto Sperimentale).

Ordine di servizio N. 162. (S. e P.).

Ruolo di anzianità del personale dei primi sei gradi e degli allievi ispettori.

Si porta a conoscenza del personale interessato che, contemporaneamente al presente bollettino, viene pubblicato il ruolo di anzianità dei funzionari dei primi sei gradi e degli allievi ispettori, compilato a norma dei RR. decreti n. 688 del 22 novembre 1908, n. 671 del 3 settembre 1909 e n. 1202 dell'11 settembre 1913.

Ordine di servizio N. 163. (M. e C.).

Cambiamento di nome della stazione di Carovilli Agnone in "Carovilli,,.

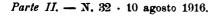
Dal giorno 20 agosto 1916 la stazione di Carovilli Agnone, della linea Sulmona-Isernia, assumerà la nuova denominazione di « Carovilli ».

In conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

a pagina 18, depennare al nome della stazione di Carovilli Agnone la parola Agnone;

a pag. 94, tabella 100 (Sulmona-Isernia-Campobasso) modificare il nome della stazione di Carovilli Agnone in « Carovilli ».

Conforme modificazione dovrà apportarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
6ª	Delegato	**De Luca** dott. Francesco - Appl. Princ. - Div. Lavori Bari.	Chiamato alle armi e sostituito temporaneamente dal Delegato **Russo** Gennaro della circoscrizione di Napoli.
8ª	Delegato suppl.	**Andreoli** Delia - Srivana di 1ª classe - Servizio Ragioneria Roma.	**Osimo** Delia nata Andreoli - Scrivana di 1ª cl. - Servizio Ragioneria Roma.
15ª	Delegato	**Pirola** Giuseppe - Guardiano - Sez. Lav. Savona.	**Pirola** Giuseppe - Guardiano - Staz. Sestri Ponente.
17ª	Delegato	**Zariati** Dante - Capo Dep. di 2° grado - Dep. Loc. Padova.	15-3-916 Distaccato a Bengasi.
17ª	Delegato suppl.	**Gialluca** Francesco Paolo - Capo Dep. di 3° grado - Dep. Loc. Licata.	**Gialluca** Francesco Paolo - Capo Dep. di 2° grado - Dep. Loc. Licata.
17ª	Delegato suppl.	**Rossetti** Ettore - Capo Dep. di 3° grado - Dep. Loc. Genova P. P.	**Rossetti** Ettore - Capo Dep. di 2° grado - Dep. Loc. Genova P. P.
24ª	Delegato suppl.	**Cervesi** Giuseppe - Capo Sq. Guardiani d'officina - Off. Veicoli Lucca.	**Cervesi** Giuseppe - Capo Sq. Guardiani d'officina - Off. Veicoli Torino.
28ª	Delegato suppl.	**Filippini** Giovanni - Applicato - Staz. Cesio Busche.	**Filippini** Giovanni - Applicato - Staz. Padova.
29ª	Rappres. suppl.	**Giarda** Ercole - Capo Gestione Princ. - Genova P. C.	**Giarda** Ercole - Capo Gestione Princ. - Genova P. P.
29ª	Delegato suppl.	**Di Palma** Antonio - Capo Tel. di 1° grado - Staz. Roma Termini.	**Di Palma** Antonio - Capo Tel. di 1° grado - Staz. Genova P. P.
33ª	Delegato	**Falcone** Nicola - Aiut. Appl. - Staz. Capua.	**Falcone** Nicola - Aiut. Appl. - Staz. Sessa Aurunca.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
35ª	Delegato suppl.	**Rasero** Giuseppe Tommaso - Capo Sq. Manovratori - Stazione Canicattì.	**Rasero** Giuseppe Tommaso - Capo Sq. Manovratori - Stazione S. Pierdarena.
36ª	Delegato suppl.	**Calari** Pietro - Guardia di Stazione - Staz. Bologna.	**Calari** Pietro - Capo Sq. alle merci - Staz. Bologna.
38ª	Delegato suppl.	**Mileto** Silvio - Capo Cond. - P. V. Reggio Calabria.	**Mileto** Silvio - Capo Cond. - P. V. Paola.
43ª	Delegato	**Pini** Carlo - 2° Ufficiale - Civitavecchia.	Assume temporaneamente il mandato di Delegato anche per la circoscrizione Napoli-Palermo.
43ª	Delegato	**Pini** Carlo - 2° Ufficiale - Civitavecchia.	Nominato Rappresentante.
43ª	Delegato	**Russo** Gaspare - Comandante - Messina.	Nominato Rappresentante supplente.
44ª	Delegato	**Pugliesi** Natale - Nostromo - Messina.	Nominato Rappresentante supplente.
44ª	Delegato suppl.	**Urbano** Gaetano - Marinaio - Palermo.	Diventato Delegato.
44ª	Rappres. suppl.	**Bonifazi** Cesare - Carpentiere - Civitavecchia.	Diventato Rappresentante effettivo.
45ª	Delegato	**Testaverde** Pietro - 2° Macchinista - Palermo.	23-6-916 Morto.
45ª	Delegato suppl.	**Fattori** Adolfo - 3° Macchinista - Civitavecchia.	Nominato Rappresentante.
45ª	Delegato	**Pacino** Giovanni - Capo Macchinista - Messina.	Nominato Rappresentante supplente.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

(VERDE)

Ordine di servizio N. 8v (P.).

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1916-17.

(Vedi Ordine di servizio 12v-1915).

In relazione alla convenzione stipulata il 10 giugno 1915 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-convitto municipale dei figli di agenti delle ferrovie dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1916-17 si concederanno dei sussidî di istruzione allo scopo di facilitare la istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidî si riportano annesse al presente ordine di servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i propri figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1916-17.

Art. 1.

I sussidî d'istruzione, di cui al presente ordine di servizio, sono istituiti per mantenere agli studi presso il Collegio-convitto comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato A:

Capi stazione — Capi deposito di 1°, 2° e 3° grado — Capi gestione — Sotto Capi deposito — Assistenti tecnici — Contabili — Disegnatori — Applicati — Impiegati — Assistenti dei lavori — Aiutanti applicati — Aiutanti disegnatori — Capi fermata di 1° e 2° grado — Guarda magazzino — Assistenti — Macchinisti — Gerenti — Capi verificatori — Sorveglianti della linea — Verificatori — Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da macchinista) — Capi conduttori — Conduttori.

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidi d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidi d'istruzione è assolutamente facoltativa di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studi col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè unico scopo dell'istituzione è di porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviari o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidi conferibili per l'anno scolastico 1916-917 sarà determinato dal Consiglio d'amministrazione.

Il sussidio non potrà essere conferito contemporaneamente a più di due figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale* e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasio o scuola tecnica) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) estratto di nascita del giovane, in carta da bollo legalizzato dal presidente del tribunale;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè le successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'art. 9;

3° certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente ordine di servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*) in carta libera dovrà essere vidimato dal sindaco del comune in cui risiede il ricorrente ed autenticato dal prefetto, a sensi dell'art. 13, comma 3° del regolamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, n. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d*) dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto ove ha sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1915-916 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d*) ed *e*) ed eventualmente dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c*) se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dei prescritti documenti indicando quale di esse, debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 10 settembre 1916.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali ad esempio i titoli di benemerenza per azianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente, le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

a) non meno di 6 anni e non più di 8 per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 12 per la prima classe del ginnasio e scuola tecnica;

(con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso).

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il Collegio-convitto Comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, o il Regio ginnasio o la scuola tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subìre, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando la famiglia, da preavvisarsi all'uopo, vi sia consenziente.

I giovani provenienti dalle scuole Regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residente dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al Collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 42, delle quali L. 15 sono a carico dell'agente, padre dell'alunno, e L. 27 stanno a carico dell'Amministrazione e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato all'agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 42 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 15 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'Istituto *in quattro rate trimestrali anticipate,* di cui la I al 1° ottobre; la II al 1° gennaio; la III al 1° aprile e la IV al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente.*

Ne segue che tali trattenute mensili di L. 15 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno* decorribili dalle competenze di ottobre; e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione, di guisa che, per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 15 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 42 si intende dovuto al Collegio per l'intero periodo di 12 mesi decorribili dalla data dell'apertura dell'anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali, intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 15 a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico, pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio, o venissero a morire, ovvero l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o il di lui collocamento a riposo o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 42 si intende solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata è già stata pagata, e le ritenute mensili verranno quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale che va a carico dell' agente

Parimenti nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè definitivamente l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento nella retta mensile di L. 42 (e si faranno le corrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dell'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a norma dei regolamenti scolastici in vigore

per le scuole secondarie classiche e tecniche governative. Quanto alla istruzione elementare, intesa come gratuita, resta a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Devono pure rimanere a carico dell'agente le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili, ed alla proprietà in genere dell' Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 30 da rinnovarsi quando ce ne sarà il bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente con le famiglie, giacchè la Amministrazione ferroviaria per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio di istruzione pari a lire 27 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Collegio le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per gli oggetti di cancelleria — per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura) dei capi di corredo (biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per assistenza medica e per speciale regime dietetico (esclusi i farmachi) prescritto in caso di malattia — per il lume, il servizio, il sapone, il lucido ed affini.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorrendovi con una quota fissa annua di L. 500) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con un paglericcio, un mate-

rasso con crine vegetale, un guanciale di bambage nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

Art. 14.

I capi di corredo di cui debbono esser provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, essendochè al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia*, di due *blouses*.

Per la fornitura di queste, come pure per le due uniformi di cui il citato allegato *C*, le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrà essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni, ammessi al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione*. — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo*. — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane a volontà e vino;

3° — *Cena*. — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane a volontà e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio approvato dall'Amministrazione e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita, che ogni alunno prima dell'ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia per il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell'articolo 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi tornino dopo essere stati, anche per poco tempo, in famiglia per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subìre una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso* o *definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa resta a totale carico della famiglia proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva del sussidio nei seguenti casi:

1° quando l'alunno per demeriti disciplinari di studio o di qualsiasi altro genere incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore e sempre in ogni modo ove si trattasse di alunno ripetente;

3° quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora si conservasse l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso: subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina e degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà, come nei decorsi anni, alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Distribuito agli agenti della classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 8v-**1916**.*

ELENCO

delle località i cui Agenti delle categorie prestabilite possono concorrere ai conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Rosignano — Vada — Cecina — Bibbona — Bolgheri — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Vignale Riotorto — Follonica — Scarlino — Gavorrano — Giuncarico — Montepescali — Rispescia — Alberese — Talamone — Albegna — Orbetello — Capalbio — Chiarone — Montalto — Corneto — S. Marinella — S. Severa — Furbara — Palo — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera.

Linea Pisa-Cecina-Volterra.

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Castellina Marittima — Cecina — Riparbella — Casino di Terra — Ponte Ginori.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Rapolano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Stricciano.

Linea Attigliano-Viterbo.

Sipicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni.

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Baschi — Allerona — Ficulle — Città della Pieve.

Linea Roma-Napoli.

Ciampino — Montecompatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Paliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Pofi Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino — Pontecorvo — Cassino — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro.

Linea Roma Termini-Terracina.

Pavona — Cecchina — Lanuvio — Giulianello — Cori — Cisterna — Norma Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Frasso — Terracina.

Linea Roccasecca-Avezzano.

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — San Vincenzo — Civita d'Antino — Civitella Roveto — Capistrello.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — SS. Cosma e Damiano — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni Paliano.

Lariano — Artena Valmontone.

Linea Caianello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al Volturno — Venafro — Rocca Ravindola — Monteroduni — S. Agapito Longano.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Serino.

Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino.

Rocchetta S. Antonio — Pisciolo — Monteverde — Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano S. Mango — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salza Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Montecorvino — Persano — Contursi — Sicignano — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bella Muro — Baragiano — Picerno — Tito — Vaglio — Brindisi Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla — Oria — Latiano — Mesagne.

Linea Salerno-Mercato Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronissi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio — Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino Omignano — Castelnuovo Vallo — Casal Velino — Ascea — Pisciotta — S. Mauro — Centola

— Celle di Bulgheria — Torre Orsaia — Policastro — Capitello — Vibonati — Sapri — Acquafredda — Maratea — Marina di Maratea — Praia — S. Nicola Arcella — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante — Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro — Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido Marina — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. — Falerna — S. Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricadi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. — Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Villa S. Giovanni — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Catanzaro M.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settingiano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro.

Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Sibari — Corigliano — Rossano — Mirto-Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Isola Capo Rizzuto — Cutro — S. Leonardo di Cutro — Rocca Bernarda — Botricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Jonica — Guardavalle — Monosterace — Riace — Caulonia — Roccella — Gioiosa Jonica — Siderno — Gerace — S. Ilario — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Condofuri — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Cassano al Ionio — Spezzano Albanese — Tarsia — S. Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Castiglion Cosentino — Pedace — Pietrafitta.

Linea Cosenza-Paola.

Rende — S. Fili — Falconara Albanese — S. Lucido.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — Sambenedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Tollo Canosa Sannita — Ortona a Mare — S. Vito — Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casalbordino — Lebba — Vasto — S. Salvo — Montenero Petacciato — Termoli — Campomarino — Chieuti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Rignano Garganico — Arpi — Incoronata — Ortanova — Stornara — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito — Bitonto — Noicattaro — Mola di Bari — Cisternino — Ostuni — Carovigno — Serranova — S. Vito dei Normanni — Tuturano — San Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatina — Galatone — Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

Linea Castellammare-Sulmona.

Manoppello — Alanno — S. Valentino Caramanico — Torre dei Passeri — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni.

Raiano — Molina — Acciano — Beffi — Fontecchio — Fagnano Campana — S. Demetrio dei Vestini — Paganica — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco B. V. — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto.

Corigliano — Maglie — Bagnolo — Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castel Lagopesole — Pietragalla — Avigliano.

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio — Spinazzola.

Linea Sulmona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Matese — Boiano — San Massimo — Cantalupo — S. Angelo in Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — Santeramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bitetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne — Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Napoli-Benevento-Foggia.

Frasso Dugenta — Amorosi — Telese — Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Casalduni — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo — Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savignano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Troia — Cervaro.

Linea Benevento-Campobasso-Termoli.

Pietra Elcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — San Giuliano del Sannio — Vinchiaturo— Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi Portocannone.

Linea Canicatti-Licata.

Delia — Campobello — Favarotta — S. Oliva.

Linea Siracusa-Noto-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone — Fildidonna — Militello — Mineo — Vizzini — Grammichele.

Linea Termini Imerese-Messina.

Buonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — Tusa — San Stefano di Camastra — Caronia — S. Fratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Alunzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Olivieri — Falcone — Furnari — Castroreale Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia — Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Linea Palermo-P. Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi-P. Empedocle.

Castrofilippo — Racalmuto — Grotte — Comitini.

Linea Palermo-Marsala-Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragattisi — Marausa — Paceco.

Linea S. Caterina Xirbi-Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Raddusa — Saraceni — Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Piana — Bicocca.

*Allegato **B** all'Ordine di servizio N. 8v-1916.*

Io sottoscritto (1) residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell'Ordine di Servizio n. 8v (P) 1916 la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione: nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 15, pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre;

3° di formalmente certificare che possiedo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto ai rapporti e agli impegni che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Il Postulante)

---

(1) Qualifica, nome e cognome.
(2) Nome.

Allegato **C** *all'Ordine di servizio N. 8v-1916.*

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittenti al Collegio-Convitto di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione.

N. 4 Lenzuola
» 2 Sovracoperte bianche
» 3 Foderette
» 7 Camicie bianche di cui 5 per il giorno e 2 per la notte
» 5 Paia mutande
» 2 Camicie di flanella o maglie
» 8 Paia di calze
» 6 Fazzoletti bianchi
» 6 Fazzoletti colorati
» 6 Solini
» 3 Asciugamani
» 3 Tovaglioli
» 3 Paia scarpe
» 2 Uniformi
» 1 Cappotto
» 1 Posata di pakfond
» 1 Ombrello
» - Pettini e spazzole per esclusivo uso personale
» - Coperte secondo stagione.

SENTENZE

Occupazioni d'urgenza - Indennità - Termine per impugnativa - Sua decorrenza.

Nelle occupazioni d'urgenza la indennità fissata dal prefetto tien luogo di quella determinata dal perito, nel caso di disaccordo delle parti, in tema di espropriazioni definitive. Ciò stante, è contro la medesima che deve essere prodotta impugnativa nelle forme ordinarie avanti l'Autorità giudiziaria competente. E poichè il termine per la opposizione decorre da quello in cui il proprietario viene legalmente edotto del corrispettivo assegnatogli, così è dalla notifica dell'avvenuto deposito della indennità nella Cassa Depositi e Prestiti che comincia a maturarsi il termine di 30 giorni per l'esercizio dell'azione d'impugnativa.

CORTE APPELLO DI GENOVA (I Sez.) - Sentenza 18 maggio-2 giugno 1916 (*Est.* Perando) - F.lli Bozzano c. FF. SS.

La Corte osserva in merito che tutta la contestazione consiste nel vedere se nel caso di occupazione temporanea d'urgenza disposta in base all'art. 72 della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, allorquando l'interessato non abbia accettata l'indennità stabilita, dal prefetto, debba essere accertata mediante perizia, giusta le disposizioni degli articoli 31 e 34 della stessa legge, che riguardano i casi di espropriazione definitiva; o se piuttosto le competa solamente il diritto di impugnare l'offerta nelle vie ordinarie davanti l'autorità giudiziaria, e quale sia il termine entro il quale la relativa azione deve essere spiegata.

Sostengono sostanzialmente i F.lli Bozzano, che a seguito del rifiuto della somma offerta e depositata alla Cassa Depositi e Prestiti, il prefetto avrebbe dovuto promuovere la nomina del perito

giudiziale per la determinazione della indennità e che non avendolo fatto, nessuna decadenza può essersi verificata, nessun termine può essere decorso, per cui rimane loro integro il diritto di veder fissata questa indennità mediante quella perizia che è voluta dall'art. 31 della legge.

La tesi dei F.lli Bozzano, se può per un momento lasciare dubbiosi di fronte alla concezione non precisa dell'art. 72, appare però infondata, ove si guardi ai diversi sistemi adottati dal legislatore, per la determinazione della indennità, a seconda che si tratta di espropriazione piuttosto che di occupazione temporanea non di urgenza, o *di occupazione temporanea di urgenza.*

Nel primo caso, se l'indennità offerta dallo espropriante viene rifiutata, la determinazione di essa viene fatta da uno o più periti nominati dal Tribunale (articoli 24 e 51).

Pel caso di occupazione temporanea non di urgenza, questa determinazione è fatta da un perito nominato dal prefetto (articoli 64 e 70).

Finalmente, nel caso di occupazione temporanea di urgenza, la indennità è determinata invece direttamente dal prefetto (articolo 71).

Tutte queste indennità così determinate in caso di non accettazione vengono depositate nella Cassa depositi e prestiti, per conto degli interessati, i quali hanno facoltà di impugnarle, nelle forme ordinarie, avanti l'Autorità giudiziaria.

Scopo pertanto della perizia, nei casi di espropriazione od occupazione temporanea non di urgenza, è quello di stabilire la indennità che deve essere depositata, di modo che la somma da depositarsi non è quella offerta dallo espropriante, ma quella stabilita dalla perizia.

Pel caso di occupazione temporanea d'urgenza, invece, la legge dispone che la somma da depositare e quella offerta è stabilita dal prefetto. Se, pertanto, anche in questo caso la legge avesse voluto ammettere la perizia, non avrebbe disposto il deposito della indennità fissata dal prefetto, ma avrebbe come negli altri casi, ordinato il deposito della somma stabilita dalla perizia.

Ed una ragione per regolare diversamente quest'ultimo caso, non può riscontrarsi nella urgenza richiesta dalle esigenze della

procedura, perchè lo stesso art. 72 dispone che la occupazione può anche precedere la determinazione della indennità, onde vengono meno quelle ragioni di urgenza che avrebbero potuto legittimare un provvedimento eccezionale.

Ora se ciò non ostante la legge, nei casi di occupazione temporanea d'urgenza, derogando dalla norma ordinaria, prescrive che la somma da depositare è quella stabilita dal prefetto, vuol dire che ha inteso sopprimere la perizia.

Non si spiegherebbe altrimenti la ragione del deposito della indennità fissata dal prefetto, ove dovesse di poi essere seguita dall'altro deposito della somma stabilita dalla perizia, ciò che condurrebbe alla esecuzione di due depositi per un identico oggetto che non può ritenersi sia stato voluto dalla legge.

Nè qui si dica che non è possibile che, nei casi di occupazione temporanea d'urgenza, siano state stabilite, a favore del proprietario che soffre l'occupazione, minori garanzie di quelle stabilite per i casi di espropriazione o di occupazione non d'urgenza, perchè in questi casi l'indennità che viene offerta prima della perizia, è fissata da chi promuove la espropriazione, che può essere anche un privato, mentre nel caso di occupazione di urgenza, viene stabilita dal prefetto, il quale è, per sè stesso, garanzia di disinteresse e di regolarità. In ogni modo poi il proprietario, che si sente leso, è sempre ammesso a far valere il richiamo all'autorità giudiziaria, nei modi e nel termine di cui l'art. 51.

A sostegno della tesi dei F.lli Bozzano, non vale poi invocare la dizione dell'art. 72, in cui si è detto che il prefetto stabilisce *provvisoriamente* la indennità, e che nel caso non sia accettata, ne ordina il deposito alla Cassa depositi e prestiti, *per essere poi determinata giudizialmente*. Evidentemente la determinazione della indennità da parte del prefetto è provvisoria, non definitiva, e solo può diventare tale per l'accettazione, o quando non sia stato proposto richiamo in termine, giusta l'art. 51, ed è appunto a questo richiamo che la legge intese riferirsi colle parole « *Per essere determinata giudizialmente* », avendo con ciò voluto indicare che, per impugnare la somma stabilita dal prefetto, resta unicamente la via giudiziaria.

Ed è notevole che la legge non parla di perizia giudiziale, o anche semplicemente di perizia, come fa nei casi di espropria-

zione o di occupazione temporanea, non di urgenza (articoli 34. 66 e 68), ma usa invece la locuzione accennata.

Neppure può condurre in diverso avviso il richiamo che coll'ultimo capoverso dell'art. 72 la legge fa alle disposizioni degli articoli 24 e seguenti.

Questo riferimento non può essere fatto, se non in quanto le disposizioni richiamate siano applicabili e siano compatibili colla procedura speciale e così per il modo di fare l'offerta, ed il termine ed il modo per accertarla. mentre che in quanto al termine per proporre il richiamo avanti il Tribunale competente, e per determinare l'ammontare della indennità, duopo è fare ricorso all'art. 51, che è l'unica disposizione della legge che provveda al riguardo. giacchè non è lecito supporre che abbia voluto lasciare indefinitamente sospesa la impugnativa della stima nelle forme ordinarie, nel caso d'occupazione d'urgenza.

Resta a fissare il momento dal quale, per l'occupazione di urgenza, comincia a decorrere il termine perentorio di trenta giorni, per proporre il richiamo avanti il Tribunale competente, a sensi dell'art. 51.

La legge, mentre espressamente provvede per le espropriazioni facendolo decorrere dalla notificazione del decreto che pronuncia l'espropriazione, e mentre per le occupazioni temporanee, mediante il richiamo che l'art. 69 fa all'art. 51. lascia intendere che questo termine di trenta giorni, debba decorrere dalla notificazione del decreto di occupazione. tace quanto alle occupazioni temporanee d'urgenza.

Ora, nei casi di espropriazione e di occupazione temporanea. il momento dal quale la legge fa decorrere il termine. è pertanto quello dal quale il proprietario viene ad essere legalmente edotto del trapasso della proprietà, o della occupazione. che è ad un tempo l'ultimo atto della procedura.

Nelle occupazioni temporanee d'urgenza. invece il decreto di occupazione è contemporaneo. o precede la determinazione della indennità. e la procedura si chiude alla notificazione del deposito alla Cassa depositi e prestiti.

Se quindi per la espropriazione e la occupazione temporanea. il termine comincia a decorrere dalla notificazione dell'ultimo atto, per identità di ragione è logico ritenere che per la occupa-

zione di urgenza, debba decorrere dalla notificazione del deposito, che è anche quella col quale l'interessato viene ad essere legalmente informato del *quantum*, allo stesso modo che nelle espropriazioni, viene ad esserne informato colla notificazione del decreto di espropriazione, il quale, per il disposto dell'art. 48, deve contenere la indicazione dell'ammontare dell'indennità.

Stabilito pertanto che nelle occupazioni temporanee di urgenza è soppressa la perizia, e che la somma stabilita dal prefetto è solamente soggetta ad essere impugnata nelle forme ordinarie avanti l'autorità giudiziaria competente, nel termine perentorio di giorni trenta dalla notificazione del deposito, l'appello dei F.lli Bozzano deve essere respinto, e la sentenza appellata deve essere confermata.

Le spese vanno poste a carico della parte soccombente.

P. Q. M. — La Corte, respinta ogni contraria istanza ed eccezione, rigetta l'appello proposto dalla Ditta F.lli Bozzano, con atto delli ventuno marzo millenovecento quindici, contro la sentenza del Tribunale di Genova, Sezione terza, delli quattro febbraio millenovecento quindici, che conferma ed ordina sia eseguita.

MASSIMARIO

Personale - Provvedimento di esonero - Impugnativa agli effetti della pensione - Incompetenza della Corte dei Conti.

Sono incompetenti le Sezioni Unite della Corte dei Conti a conoscere di un richiamo diretto ad ottenere la pensione eccezionale proposto avverso il provvedimento di esonero dal servizio, invece che avverso la deliberazione di pensione, in quanto la competenza a conoscere dell'esonero spetta al Consiglio di Stato.

CORTE DEI CONTI - decisione 4 febbraio 1916 - Persico c. Ferrovie Stato.

Personale - Destituzione - Ricorso al Consiglio di Stato - Ricorso gerarchico.

E irricevibile ogni ricorso giurisdizionale che non sia stato preceduto dal ricorso gerarchico prescritto dal regolamento del personale.

CONSIGLIO DI STATO, IV Sezione - decisione 18 febbraio-2 marzo 1916 - Aurardi Francesco c. F. S.

Personale - Degradazione - Articolo 41-IV del regolamento.

La disposizione contenuta nell'art. 41/IV del regolamento del personale non è diretta a punire una determinata mancanza, ma tutto un complesso di mancanze le quali rivelino abitudini inveterate e dannose al servizio, se l'esame e la contestazione di tali

mancanze costituiscono la dimostrazione della inabilità dell'agente a covrire il posto al quale era assegnato. Pertanto la degradazione anche di più di un grado è perfettamente logica e legittima perchè, quando si tratta di togliere le funzioni nelle quali fu commessa la mancanza da punirsi, lo stesso articolo dà facoltà all'Amministrazione di restituire l'agente a quelle funzioni per le quali lo ritenga capace.

CONSIGLIO DI STATO, IV Sezione - decisione 3/24 marzo 1916 - Noto Antonino c. F. S.

Infortuni sul lavoro - Liquidazione indennità - Pratiche amministrative - Prescrizione - Sospensione.

Le pratiche amministrative per la liquidazione della indennità di infortunio, interrompono il corso della prescrizione e lo sospendono fino all'esito della risposta. Tali pratiche sono obbligatorie in maniera che l'azione giudiziaria, se non preceduta da esse, debba dichiararsi inammissibile.

CASSAZIONE DI NAPOLI - sentenza 29 febbraio-23 marzo 1916 - Ciliberto c. F. S.

Contratto di trasporto - Oggetti artistici - Perdita - Limiti del risarcimento.

In mancanza di assicurazione o dichiarazione di valore, il vettore nel caso di perdita di una spedizione di oggetti di valore (nella specie arazzi e merletti artistici antichi), non è tenuto a pagarne il prezzo qualunque esso sia, bensì giusta le norme dell'art. 140 delle Tariffe per quanto si attiene al valore corrente di oggetti ordinari di eguale natura, senza alcun riguardo a particolari pregi artistici o venali.

TRIBUNALE DI ROMA - sentenza 18 febbraio 1916 - Bufaletti c. F. S.

Contratto di trasporto - Carico eseguito dallo speditore - Idoneità dei mezzi impiegati - Responsabilità - Carico eseguito negli stabilimenti raccordati - Efficacia della dichiarazione "carico amministrazione,,.

Quando il mittente esegue l'operazione di carico direttamente nel suo stabilimento, lungi da ogni vigilanza e controllo del vettore, e per giunta egli per convenzione si è assunto di rispondere delle avarie provenienti da difetti visibili dei carri accettati e caricati, deve sopportare le conseguenze del mancato rifiuto del carro con difetti visibili e cioè il danno (bagnamento) subìto dalle merci per essere state caricate in carro refrigerante giudicato inidoneo dal giudice di merito.

Le tariffe e condizioni per i trasporti sono leggi di deroga al Codice di Commercio e quindi anche all'art. 392 del medesimo e perciò il destinatario che accede al contratto di trasporto, dopo lo svincolo, si sostituisce al mittente in modo che a costui sono opponibili le eccezioni e convenzioni opponibili al mittente, anche se non risultanti o contrarie alle risultanze della lettera di porto.

La indicazione «carico amministrazione» nella lettera di porto può quindi essere formale, e possono il vettore ed il mittente avere convenuto fra loro che il carico e lo scarico siano eseguiti bensì a cura, rischio e spese del mittente e del destinatario, mediante compenso da parte dell'Amministrazione e che sui documenti di trasporto sia posta l'indicazione «carico amministrazione» per poter esigere dai destinatari la quota di diritto fisso per le operazioni di carico che l'Amministrazione rimborsa ai mittenti.

CASSAZIONE FIRENZE - sentenza 13 gennaio 1916 - Malenotti e Ferrovie Stato.

Contratto di trasporto - Processo verbale constatazione avaria - Opponibilità al mittente.

Le risultanze del processo verbale di constatazione di avaria sono anche opponibili al mittente, sebbene alla constatazione sia

stato solo presente il destinatario che in precedenza aveva svincolata la spedizione.

CASSAZIONE NAPOLI - sentenza 26 febbraio-18 marzo 1916 - Ferrovie Stato c. Elefante Stellingverff.

Contratto di trasporto - Bestiame - Danni - Presunzione irresponsabilità del vettore.

Il vettore feroviario, nei casi di avaria nel trasporto bestiame, è in presunzione di irresponsabilità, e non di responsabilità, perchè la sorveglianza durante il trasporto è a carico dello speditore al quale perciò sono imputabili le avarie che con sorveglianza si sarebbero potute evitare.

I sobbalzi, le scosse e gli urti del vagone in corsa ed in manovra sono accidentabilità prevedibili ed inevitabili nel trasporto ferroviario e non costituiscono fatti colposi.

CORTE APPELLO DI TORINO - sentenza 22 marzo 1916 - Ferrovie Stato c. Ditta F.lli Giorgis.

Binari di raccordo - Ritardata resa carri consegnati agli stabilimenti - Forza maggiore - Tasse di nolo.

Nelle controversie per tardata riconsegna di carri immessi negli Stabilimenti raccordati, principî identici regolano le tasse di sosta di cui all'art. 117 *delle Tariffe e le tasse di nolo di cui al Capitolato dei binari di raccordo e quindi queste, come quelle, sono dovute anche quando il ritardo si verifichi in dipendenza di uno sciopero che costiutisca un caso di forza maggiore.*

TRIBUNALE DI ROMA - sentenza 16/27 marzo 1916 - Ferrovie Stato c. Società Carbonifera.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 134 (Bollettino ufficiale n. 27 del 6 luglio 1916).

A pag. 783 del bollettino ed a pag. 1 del relativo estratto, in fine al punto *b*) aggiungere: « *Saranno beninteso esenti dalle sopratasse i viaggi dei militari e delle loro famiglie* ».

Bollettino ufficiale n. 31, del 3 agosto 1916.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA.

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

Bellomo ing. Iginio. S.° Ispettore avv.° Servizio Lavori, leggasi sottotenente del genio.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 33

17 AGOSTO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 9 *luglio* 1916, *n.* 932, *col quale il termine stabilito nell'art.* 9 *del Decreto Luogotenenziale* 1° *agosto* 1915, *n.* 1188, *per sollecitare l'esecuzione di opere igieniche, è prorogato fino al* 30 *giugno* 1917 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Ritenuta la necessità di prorogare di un anno le disposizioni di carattere transitorio emanate col Nostro decreto 1° agosto 1915, n. 1188, per sollecitare la esecuzione di opere igieniche;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, di concerto coi ministri del tesoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il termine del 30 giugno 1916 stabilito nell'art. 9 del Decreto Luogotenenziale 1° agosto 1915, n. 1188, è prorogato fino al 30 giugno 1917.

Per effetto di tale proroga alle parole « per l'esercizio 1915-916 » contenute nell'art. 7 del decreto medesimo sono sostituite le parole « per l'esercizio successivo ».

Art. 2.

Il presente decreto avrà applicazione dalla data della sua pubblicazione e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 *agosto* 1916, *n.* 187.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 13 luglio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ORLANDO — CARCANO — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *luglio* 1916, *n.* 959, *che approva aumenti e diminuzioni di spese negli stanziamenti di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti gli articoli 3 e 4 del decreto Luogotenenziale 22 giugno 1916, n. 756;

Visto il decreto Luogotenenziale 16 luglio 1916, n. 904;

Ritenuta la necessità di stanziare nel bilancio del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari le spese dipendenti dall'isti-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 agosto 1916, n. 189.

tuzione dei posti di ministro, di sottosegretario di Stato e di capo ragioniere dei servizi della marina mercantile nonchè quelle occorrenti pel fitto di locali a sede degli uffici del Ministero medesimo e per compensi di lavori straordinari in dipendenza della guerra;

Visto il R. decreto 25 dicembre 1881, n. 581-*bis*, che attribuisce ai funzionari incaricati di dirigere le ragionerie delle Amministrazioni centrali la indennità di funzioni di annue lire 1000;

Considerato che per effetto del Decreto luogotenenziale 26 giugno 1916, n. 830, la Commissione centrale per il traffico marittimo istituita col decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1916, n. 90, è passata alla dipendenza del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per cui occorre stanziare i fondi per il suo funzionamento nel bilancio del Ministero medesimo;

Ritenuto che le somme necessarie per il funzionamento della detta Commissione e per i compensi di lavori straordinari sopra indicati trovansi comprese fra quelle per le spese di guerra stanziate nello stato di previsione del Ministero della marina, e che la somma all'uopo occorrente per il primo semestre dell'esercizio 1916-917 in complessive lire 60,000 è da prelevarsi dal capitolo relativo alle indicate spese istituito nello stato di previsione medesimo;

Viste le leggi 14 giugno e 9 luglio 1916, numeri 738 e 814;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del ministro del tesoro, di concerto con i ministri della marina e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio 1916-917 sono introdotte le seguenti variazioni:

a) gli stanziamenti dei seguenti capitoli sono aumentati delle somme per ciascuno indicate;

Cap. n. 1: Ministero - Personale (Spese fisse), lire 46,000.

Cap. n. 23: Fitto di locali ad uso della marina mercantile lire 30,000.

Cap. n. 29: Compensi per lavori straordinari, ecc., lire 30,000;

b) nella parte straordinaria è istituito il nuovo capitolo numero 53: « Spese pel funzionamento della Commissione centrale per il traffico marittimo » istituita con decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1916, n. 90, con lo stanziamento di lire 30,000.

Art. 2.

Lo stanziamento del cap. n. 115-*ter* « Spese per la guerra » dello stato di previsione del Ministero della marina per l'esercizio 1916-917 è diminuito di lire 60,000.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 luglio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — CORSI — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *agosto* 1916, *n.* 965, *col quale è data facoltà al ministro delle finanze di derogare temporaneamente alle disposizioni del repertorio doganale per l'importazione di traversine da parte delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Fino al 30 giugno 1917, è in facoltà del ministro delle finanze di derogare alle disposizioni del repertorio della tariffa doganale, relativo alla classificazione delle traversine di legno per strade ferrate, autorizzando l'importazione col trattamento del legno comune squadrato anche delle traversine di legno da ebanisti introdotte nel Regno dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 agosto 1916. n. 189

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 agosto 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 8 *agosto* 1916, *n.* 960, *relativo al divieto di commercio coi sudditi nemici* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del guardasigilli, ministro segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti, di concerto col presidente del Consiglio, coi ministri degli affari esteri, delle colonie, dell'interno e d'industria, commercio e lavoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 agosto 1916, n. 188.

Art. 1.

Ai cittadini ed ai sudditi italiani nel Regno, nelle colonie ed all'estero ed a chiunque si trovi nel territorio del Regno e delle colonie, è vietato il commercio con:

a) persone od enti stabiliti in territorio, originario, od occupato, di Stati nemici dell'Italia od alleati di Stati nemici;

b) sudditi dei detti Stati ovunque residenti;

c) persone, ditte commerciali o Società che siano iscritte in apposita lista da approvarsi con decreto Reale su proposta del ministro d'industria, commercio e lavoro, di concerto coi ministri dell'interno e di grazia e giustizia e dei culti.

Art. 2.

I rapporti giuridici costituiti non ostante il divieto di cui all'articolo precedente sono nulli. Le merci ricevute o spedite in esecuzione di essi saranno confiscate e, se del caso, si applicano le norme vigenti per la confisca delle merci di contrabbando doganale.

Ove l'interesse nazionale lo richieda, il Governo potrà in casi singoli sancire deroghe al divieto, di cui nell'articolo precedente, mediante decreti ministeriali d'accordo col ministro degli esteri.

Art. 3.

I contravventori al divieto sancito dall'art. 1 incorrono nelle penalità comminate dall'art. 1 della legge 21 marzo 1915, n. 273. Il giudice può ridurre tali pene alla metà o ad un terzo se riconosca che l'entità del reato sia lieve o lievissima.

Art. 4.

Il divieto di cui all'art. 1 del R. decreto 30 aprile 1916, n. 477, si applicherà agli effetti cambiari, fatture commerciali, ordini di

pagamento ed in generale ad ogni atto o lettera che abbiano attinenza con i contratti proibiti dall'art. 1 del presente decreto.

Art. 5.

Con decreti del ministro di grazia e giustizia o dei culti, di concerto coi ministri delle colonie, di agricoltura e di industria, commercio e lavoro, potrà essere dichiarata la risoluzione dei contratti, ancorchè anteriori al presente decreto, che siano nocivi all'interesse nazionale, in cui appariscano come parte od abbiano interesse predominante sudditi di Stati nemici o alleati con Stati nemici.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 agosto 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — SACCHI — SONNINO — COLOSIMO — ORLANDO — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 8 *agosto* 1916, *n.* 961, *relativo al sindacato ed al sequestro delle aziende commerciali in cui siano interessati sudditi nemici* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del guardasigilli, ministro segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti, di concerto col presidente del Consiglio, coi ministri degli affari esteri, delle colonie, dell'interno, delle finanze e di industria, commercio e lavoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono sottoposti al sindacato del Governo ed eventualmente a sequestro o a liquidazione tutte le aziende commerciali esistenti nel Regno che siano esercite da sudditi di Stati nemici dell'Italia o alleati di Stati nemici o nelle quali essi abbiano interessi predominanti.

Art. 2.

Il prefetto, sentito l'intendente di finanza sulla base di assunte informazioni, dichiarerà con speciali decreti quali aziende vadano assoggettate al sindacato, di cui all'articolo precedente.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 agosto 1916, n. 188.

Contro tali decreti è ammesso ricorso, senza effetto sospensivo, al ministro di industria, commercio e lavoro, che decide di accordo col ministro dell'interno e con quello di grazia e giustizia e dei culti.

Non è ammesso alcun altro gravame o ricorso presso qualsiasi altra autorità.

Art. 3.

Il Sindacato viene esercitato, sotto la vigilanza dell'intendente di finanza, da persona da lui destinata e scelta tra i funzionari dello Stato aventi ufficio nella Provincia.

Gl'incaricati del Sindacato hanno diritto di prendere in ogni tempo visione di tutti i libri ed atti dell'azienda.

Art. 4.

Chiunque rifiuti di fornire all'incaricato del Sindacato le informazioni da esso richieste nell'esercizio delle sue funzioni è punito a termini dell'art. 435 Codice penale.

Art. 5.

Qualora il prefetto, sentito l'intendente di finanza, lo giudichi opportuno, potrà con suo decreto disporre il sequestro di alcune delle aziende sottoposte a sindacato, nominando un amministratore sequestratario da scegliersi tra i funzionari dello Stato in attività di servizio od in pensione.

Potrà in tal caso autorizzare la continuazione della gestione, la quale si svolgerà dal sequestratario sotto la vigilanza dell'intendente o di un funzionario da lui incaricato.

Contro questo decreto è ammesso ricorso nel termine di un mese al ministro di industria, commercio e lavoro, che decide di accordo col ministro dell'interno e con quello di grazia e giustizia e dei culti.

Il decreto che ordina il sequestro non potrà essere eseguito prima della scadenza del termine per ricorrere e durante la pendenza del ricorso, salvo diverso provvedimento del ministro suddetto.

Art. 6.

L'amministratore sequestratario rappresenta l'azienda a tutti gli effetti. Per gli atti eccedenti l'ordinaria gestione, deve essere autorizzato dall'intendente di finanza.

Ogni tre mesi, egli presenterà rendiconto all'intendente di finanza, cui competerà approvarlo in via provvisoria.

Il rendiconto definitivo dovrà essere presentato nello spazio di un mese dalla conclusione della pace ed approvato nelle forme di legge dall'autorità giudiziaria competente ad istanza dell'amministratore sequestratario.

Art. 7.

L'amministratore sequestratario curerà di depositare nello spazio di 15 giorni dalla sua data, copia del decreto che lo riguarda, nella Cancelleria del tribunale, perchè sia trascritto in apposito registro ed affisso nella sala del tribunale, nella sala del comune e nei locali della Borsa più vicina.

Art. 8.

All'amministratore sequestratario può essere dal prefetto, sentito l'intendente di finanza, assegnata una indennità a carico dell'azienda, per cui presta la sua opera, in conformità delle istruzioni che saranno emanate dal ministro d'industria, commercio e lavoro.

Art. 9.

Concorrendo speciali motivi, il ministro d'industria, commercio e lavoro, di accordo con i ministri dell'interno e di grazia

e giustizia e dei culti, può ordinare la liquidazione di alcune delle aziende di cui all'art. 1. La liquidazione avrà luogo con le norme che saranno determinate con apposito decreto Reale.

Art. 10.

Per le varie sedi di una stessa ditta che esistono in Provincie diverse, i rispettivi prefetti di queste daranno di accordo i provvedimenti del caso.

Per le ditte che abbiano in Italia la loro sede principale, provvederà il prefetto della Provincia ove essa si trova.

Art. 11.

Le somme provenienti dagli utili delle gestioni autorizzate e dalle liquidazioni sono depositate nella Cassa di depositi e prestiti, dove rimarranno sotto sequestro.

Art. 12.

Alle Compagnie di assicurazione sottoposte, ai termini del presente decreto, a sequestro e di cui sia ammessa la gestione continuativa, o a liquidazione, non è applicabile l'art. 2 del decreto Reale 24 giugno 1915, n. 902.

Art. 13.

Per quanto riguarda le compagnie di assicurazione, le attribuzioni affidate dal presente decreto ai prefetti e agli intendenti di finanza saranno esercitate dal ministro per l'industria, commercio e lavoro.

Il ricorso contro i provvedimenti del ministro può essere presentato al Governo del Re, che decide con decreto Reale sulla proposta del ministro dell'industria, di concerto coi ministri dell'interno e di grazia e giustizia, udito il Consiglio dei ministri.

Art. 14.

Le disposizioni del presente decreto saranno estese alle Colonie con apposito decreto Reale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 agosto 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — SACCHI — SONNINO — COLOSIMO — ORLANDO — MEDA — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di luglio 1916, la somma di lire 108,000, di cui lire 36,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor Presidente del comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce Rossa, e lire 72,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali, seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al luglio 1916, la somma di lire 1,464,000.

Ordine di servizio N. 164. (C.).

Esercizio delle linee ferroviarie dei territori occupati oltre il vecchio confine italo-austriaco.

A partire dal 1° settembre 1916, le linee ferroviarie dei territori occupati oltre il vecchio confine politico italo-austriaco, da noi esercitate, sono da considerarsi come facenti parte integrante della rete dello Stato.

Restano quindi annullati gli ordini di servizio n. 218, 239, 261 e 329 dell'anno 1915.

In conseguenza, i trasporti di merci e viaggiatori dovranno eseguirsi sotto il regime delle tariffe e condizioni valevoli per

la rete interna, e cioè, dei primi quattro volumi delle tariffe; delle concessioni speciali; del regolamento pei trasporti militari e di tutte le altre disposizioni in vigore come, ad esempio, quelle relative alle soprattasse, ai diritti fissi, agli aumenti di cui l'ordine di servizio 120-1916, ecc.

Le linee dei territori occupati saranno considerate di 1ª categoria agli effetti del rilascio degli abbonamenti, tanto ordinari quanto per studenti e per impiegati governativi.

In via provvisoria, i biglietti di abbonamento intera rete saranno valevoli per viaggiare sulle dette linee senza aumento di prezzo.

Pure in via provvisoria, le dette linee non saranno comprese nell'elenco delle tratte dei biglietti ad itinerario combinabile.

Le distanze chilometriche da computarsi per i percorsi delle linee anzidette e da cumularsi, per la tassazione dei trasporti, coi percorsi delle altre linee dello Stato, sono quelle risultanti dall'allegato A al presente ordine di servizio.

In conseguenza di quanto sopra è soppressa la applicazione delle quote di confine di cui l'allegato A dell'ordine di servizio n. 93/1914, e si dovranno pertanto annullare le quote indicate nel prospetto di cui al punto 4 delle avvertenze premesse alle concessioni speciali e nell'allegato n. 16 al regolamento pei trasporti militari per i tratti di confine: Peri confine-Ala e Cormons-confine-Cormons stazione e quelle indicate, pei tratti medesimi, nella Istruzione pel servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni.

I biglietti a destinazione fissa attualmente esistenti in iscorta presso le stazioni di Avio, Ala, Grigno, Tezze e Cormons e presso le case cantoniere di Borghetto e di Ospedaletto, nonchè quelli per le anzidette destinazioni in iscorta presso le stazioni al di qua del vecchio confine, saranno sostituiti con altri (portanti i nuovi prezzi) i quali verranno posti in vendita a partire dal 1° settembre 1916. Per ogni biglietto distribuito, anche le suindicate stazioni e case cantoniere riscuoteranno beninteso le soprattasse dell'ordine di servizio n. 120-1916.

I biglietti ritirati dalla vendita dovranno essere spediti all'ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze, nel modo stabilito dall'art. 5 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viag-

giatori, bagagli, cani e telegrafi, ossia accompagnati da distinte mod. Ci-206.

I servizi ai quali sono abilitate le diverse stazioni e case cantoniere, risultano dall'*allegato B.*

Servizio cumulativo con le linee Cervignano-Monfalcone e Cervignano-Grado esercitate dalla Società Veneta.

I trasporti viaggiatori e bagagli da e per Cervignano ed oltre, avranno luogo in base alle tariffe delle ferrovie dello Stato, da computarsi separatamente per il percorso delle ferrovie stesse e per quello della Società Veneta.

Ai trasporti merci, veicoli, bestiame ecc. dovranno essere applicate le tariffe valevoli per il servizio cumulativo con la Società Veneta, sempre senza il cumulo dei percorsi delle ferrovie dello Stato e della detta società.

Le distanze da computare per il percorso della Società Veneta sono le seguenti:

		da Portogruaro	da Udine
per Cervignano stazione	km.	42	40
» Villa Vicentina (1)	»	47	45
» Pierris Turriaco (1)	»	51	49
» Ronchi (1)	»	55	53
» Monfalcone (1)	»	59	57
» Aquileja	»	49	47
» Belvedere	»	54	52

Contabilità.

Per quanto concerne la compilazione e l'invio della contabilità viaggiatori, bagagli e merci agli uffici di controllo interessati, valgono le norme di cui l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

(1) Non ancora aperta all'esercizio.

Le nuove stazioni verranno fornite delle tariffe, dei prontuari dei prezzi fatti, ecc. a cura dell'ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Le stazioni di Avio e Grigno sono incaricate delle scritturazioni e dei versamenti rispettivamente per le case cantoniere di Borghetto e di Ospedaletto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 21.

*Allegato **A** all'Ordine di servizio N. 164-1916.*

Distanze chilometriche relative alle linee oltre il vecchio confine politico italo-austriaco, esercitate dalle ferrovie dello Stato.

Ala			
3	Avio		
8	5	Borghetto *	
11	8	3	Peri transito

Ospedaletto *			
7	Grigno		
13	6	Tezze	
14	7	1	Primolano transito

Cormons	
3	Cormons transito

* **Casa cantoniera.**

Allegato **B** *all'ordine di servizio n. 164-1916.*

Servizi ai quali sono abilitate le stazioni e case cantoniere delle linee oltre il vecchio confine politico italo-austriaco, esercitate dalle ferrovie dello Stato.

Stazioni o case cantoniere	Linea	Servizi cui sono abilitate								Trasporto merci a domicilio	Impianti fissi				Sagoma limite
		Viaggiatori	Bagagli	Merci			Veicoli	Bestiame	Telegrammi di serv. e priv.		Piani caricatori		Grue fisse	Bilancie a ponte	
				a G. V.	a P. V.						di testa	di fianco	Portata massima per tonnellate		
					Acc.	Ord.									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Ala	Verona P. N.-Ala	V	B	G	A	O	V	B	PS	—	—	3	3.5	30	—
Avio	»	V	B	G	A	O	V	B	PS	—	—	1	—	—	—
Borghetto (Casa cantoniera).	»	V (1)	B (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cormons . . .	Udine-Cormons	V	B	G	A	O	V	B	S	—	1 (*)	1	—	—	—
Grigno	Mestre-Ospedaletto	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	1	—	30	—
Ospedaletto (2) (Casa cantoniera)	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tezze	»	V	B	G	A	O	V	B	S	—	—	1	—	—	—

(*) Esiste un solo P. C. di testa e di fianco.

(1) Per determinate località e con le restrizioni appositamente stabilite.

(2) Provvisoriamente chiusa all'esercizio per il pubblico.

Circolare N. 72. (S.).

Restituzione delle tasse di registro pagate in eccedenza sull'importo presunto dei contratti.

Il Ministero delle finanze, in seguito alla sentenza della Corte di cassazione di Roma 3 marzo-8 maggio 1914, in causa Amministrazione finanziaria contro curatore fallimento Vassallo, ha emanata la seguente normale n. 169:

« N. 35172 - Div. II - Roma, addì 25 novembre 1915.

« Il Ministero, seguendo il criterio che la tassa sugli appalti a corrispettivo indeterminato dovesse essere rigorosamente proporzionale all'effettiva quantità di appalto seguito, ha più volte ammesso che si dovesse restituire la tassa non solo quando l'importo definitivo dell'appalto fosse risultato inferiore alla somma presunta e sottoposta provvisoriamente alla tassa, ma anche nel caso di risoluzione in tronco dell'appalto e nel caso pure in cui il contratto non avesse avuto neppure principio di esecuzione.

« Tale principio il Ministero aveva adottato, d'accordo con la R. Avvocatura Erariale Generale, in via di equità, sebbene di contrario avviso fosse stata la Cassazione di Roma con la sentenza 8 febbraio 1901, in causa contro Soc. Ital. dei Lavori Pubblici, sentenza però completamente di specie e che era stata impegnata sovra un punto di questione differente.

« Ma recentemente la questione è stata risollevata sotto lo aspetto della decorrenza della prescrizione, se cioè in materia dovesse ammettersi la prescrizione semestrale, in analogia al disposto dell'art. 23, n. 2, della legge di registro, oppure la ordinaria prescrizione biennale; la circostanza ha dato luogo alla Suprema Corte di Roma di riesaminare per intero tanto la questione del rimborso della tassa d'appalto nel caso che esso venisse risoluto in tronco, cioè in corso di esecuzione, quanto la questione della prescrizione, e con sentenza 3 marzo-8 maggio 1914, in causa

Lo Presti-Seminario quale curatore del fallimento Vassallo, ha deciso che al rimborso della tassa in più percetta al momento della provvisoria liquidazione, quando l'ammontare dell'appalto è salito a cifra minore di quella prevista in contratto, deve farsi luogo solo quando l'appalto abbia seguito il suo corso regolare, non quando per qualsiasi motivo esso sia stato risoluto in anticipazione, e cioè o prima che abbia avuto principio di esecuzione, o prima che abbia avuto termine.

« Per conseguenza, nei casi di risoluzione in tronco, ossia in corso di esecuzione, degli appalti per corrispettivo presunto od indeterminato, non è mai dovuto rimborso di tassa.

« Al giudicato della Cassazione si è pienamente uniformata la Corte di Appello di Roma, in sede di rinvio, con sentenza 4 giugno-13 luglio 1915.

« Con le sentenze medesime è stato inoltre dichiarato che il termine di prescrizione per chiedere il rimborso della tassa in più pagata sull'importo presunto dell'appalto, è quello di sei mesi stabilito dal citato art. 23, n. 2, della legge di Registro ».

L'interpretazione dell'art. 23, n. 2, della legge sulle tasse di registro data dalla Suprema Corte ed i criteri in conseguenza adottati dall'Amministrazione delle finanze, in tema di contratti di appalto, essendo applicabili anche ai contratti in genere stipulati dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato, registrati a tassa proporzionale ed il cui ammontare non sia determinabile con precisione alla data dell'atto, gli Uffici interesati dovranno tener presente che le Ditte contraenti hanno diritto, quando il contratto abbia avuto completa esecuzione, di richiedere al fisco la restituzione della eventuale tassa pagata in più in base all'ammontare presunto del contratto stesso e che tale diritto si prescrive in sei mesi; ma che, ove il contratto, per qualsiasi motivo, sia risolto prima di aver avuta esecuzione o prima di aver avuto termine, non si fa luogo al rimborso della quota di tassa di registro corrispondente alla differenza tra l'ammontare presunto e quello effettivo.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(119313) - **Martini** Umberto - Applicato Divisione Lavori - Roma - Sottotenente di fanteria - morto l' 8 giugno 1916.

(149931) - **Ferreri** Luigi - Manovale Deposito Combustibili Novi S. Bovo - Soldato di fanteria - morto il 10 giugno 1916.

(123726) - **Arrighi** Riego - Applicato Servizio Veicoli - Sottotenente di fanteria - morto il 4 luglio 1916.

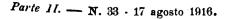
(147812) - **Belloni** Angelo - Applicato Sezione Lavori Cremona - Sottotenente di fanteria - morto il 21 luglio 1916.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

- **Montanari** Giulio - Manovale avventizio Stazione Brisighella - Soldato di fanteria - morto il 13 luglio 1915.

(166994) - **Troise** Attilio - Aiutante applicato Stazione Napoli C. - Soldato del genio - morto il 7 aprile 1916.

MORTO IN SERVIZIO MILITARE VITTIMA DEL DOVERE.

(164847) - **Tonissi** Mario - Aiutante applicato Divisione Movimento Bologna - Sottotenente di fanteria - morto il 9 luglio 1916.

SENTENZE

Lodo arbitrale - Appalto - Maggiori componsi - Atto di sottomissione dell'impresa - Requisito della superiore approvazione - Se la pubblica amministraziono sia vincolata da un termine.

L'approvazione in sede competente è requisito essenziale pei contratti con pubbliche amministrazioni, per modo che in pendenza di approvazione non si ha neppure un contratto sottoposto a condizione sospensiva, il cui adempimento possa retroagire al giorno in cui fu contratta l'obbligazione.

La pubblica Amministrazione non è obbligata a provvedere entro un termine più o meno breve all'approvazione di un contratto e perciò non può essere imputata di colpa pel ritardo.

COLLEGIO ARBITRALE — Sentenza 12 giugno 1916 - (*Pres.* Carbonelli, Cons. Stato; *Est.* Marini D'Armenia, Cons. di Appello) - Impresa Dazzini c. FF. SS.

DIRITTO.

Osserva il Collegio che l'Impresa, invocando le disposizioni degli articoli 1224 e 1225 del Codice civile imputa all'Amministrazione una colpa contrattuale, consistente nel non avere adempiuto con la debita diligenza la obbligazione di procurare che, mercè la superiore approvazione, venisse perfezionata la convenzione racchiusa nell'atto di sottomissione; e deducendo che codesta era una obbligazione implicita e necessariamente conseguenziale alla sottomissione da essa impresa prestata, e la quale non avrebbe avuto altrimenti nè senso nè seguito alcuno, sostiene che tale diligenza

fu omessa col far attendere quattordici mesi l'approvazione di un atto che era stato maturamente preparato e discusso.

Ma codesto assunto non ha fondamento giuridico.

Per fermo, il Collegio reputa anzitutto inutile soffermarsi alla questione dibattuta fra le parti, se l'atto di sottomissione, in uso presso le pubbliche Amministrazioni nei loro rapporti con gli appaltatori o con i fornitori in genere, abbia carattere unilaterale nel senso di costituire soltanto una proposta che aspetti la sua accettazione dell'altra parte, ovvero bilaterale, di natura analoga a quello, che tra privati suol dirsi compromesso, nel senso che riassume i termini dell'accordo tra il privato e l'Amministrazione, ed è ordinariamente preparato e compilato dagli stessi uffici amministrativi e presentato poi per l'accettazione e la firma, alla Impresa, che accettandolo si sottomette alle condizioni proposte dall'Amministrazione. Imperocchè anche ritenuta la bilateralità dell'atto di sottomissione, ammesso che costituisca una vera e propria convenzione, resta sempre a vedere quali ne siano i requisiti e le condizioni essenziali perchè possano da essa sorgere validamente obbligazioni a carico di pubbliche Amministrazioni, e, in ispecie, dello Stato, in altri termini quali siano gli adempimenti e le formalità essenziali, senza di cui non possono quelle contrarre un valido ed efficace vincolo giuridico. E sul proposito non può dubitarsi, che, come insegnano la dottrina e la giurisprudenza, la approvazione ministeriale richiesta dall'art. 12 della legge sulla contabilità generale dello Stato rappresenti un requisito sostanziale per il perfezionamento del contratto, il quale, perciò, senza di essa, è considerato come inesistente.

Finchè non sia intervenuta l'approvazione ministeriale, manca la manifestazione valida e perfetta del consenso di uno dei contraenti, e quindi manca uno dei requisiti essenziali, richiesto dall'art. 1104 Codice civile per la validità del contratti. Non si ha pertanto, in pendenza dell'approvazione, neppure un contratto sottoposto a condizione sospensiva, il cui adempimento potesse retroagire al giorno in cui fu contratta l'obbligazione, a termini del successivo art. 1170, avvegnachè la condizione apposta ad un contratto validamente stipulato non va confusa con i requisiti essenziali per la validità del medesimo.

Invano dunque si pretende ravvisare una obbligazione validamente assunta, un vincolo giuridico qualsiasi, che leghi l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nel fatto di essersi dopo matura discussione, raggiunto l'accordo sul compenso dovuto alla Impresa, compilato dagli uffici amministrativi e sottoscritto da questa l'atto di sottomissione, inquantochè tutto ciò non basta, senza l'approvazione ministeriale, ad obbligare l'Amministrazione. E non essendo ancora validamente costituito il rapporto obbligatorio, non potendo quindi invocarsi utilmente le disposizioni degli articoli 1124 e 1224 Codice civile che presuppongono l'esistenza di una valida obbligazione, non poteva sussistere, perchè accessorio rispetto al principale, o conseguenziale alla sottomissione, come si esprime la difesa del Dazzini, neppure l'obbligazione di procurare entro un termine più o meno breve l'approvazione ministeriale, onde non può parlarsi di colpa contrattuale per mancata diligenza, che sarebbe stata causa del lamentato ritardo. D'altronde questo concetto, con tutte le sue conseguenze di diritto, fu espressamente accettato dalla Impresa Dazzini con l'art. 5 dell'atto di sottomissione, così concepito: « Il presente atto di sottomissione « che impegna fin da ora l'Impresa sottoscritta, si intenderà nullo « e come non avvenuto, qualora non venisse accettato ed approvato « regolarmente dall'Amministrazione appaltante ».

Nè giova insistere sulle ragioni di equità, che non consentono venga danneggiato l'appaltatore dal soverchio indugio dell'Amministrazione a provocare l'approvazione. Innanzi tutto, non potrebbe mai supporsi che l'Amministrazione dello Stato, la quale rappresenta la più alta entità morale, agisca con dolo nel ritardare siffatto adempimento. Nè la si potrebbe incolpare di negligenza, dacchè nessuna disposizione di legge o di regolamento stabilisce alcun termine all'uopo e ciò è naturale e ragionevole. Invero, il tempo più o meno breve occorrente alla emissione del decreto di approvazione può talvolta essere indipendente dal fatto dell'Amministrazione appaltante. È noto, e risulta anche dal testo del decreto Ministeriale 10 marzo 1914 approvante l'atto di sottomissione della Impresa Dazzini, che ad assicurare un esame ponderato, competente e maturo delle obbligazioni che deve assumere lo Stato, è prescritto che debbano essere sentiti il Consiglio Superiore dei La-

vori Pubblici e il Consiglio di Stato. Ora, se si riflette che l'Amministrazione appaltante deve trasmettere con analogo rapporto accompagnato dai relativi documenti, l'atto proposto per l'approvazione, prima all'uno, poi all'altro dei detti Consessi, i quali non sono vincolati da alcun termine per deliberare e comunicare il loro avviso, e che sovente hanno bisogno di ulteriori chiarimenti, o di nuovi documenti, per cui occorre del tempo; sarà facile persuadersi non essere possibile prestabilire un termine a tutto ciò, nè istituire indagini dirette ad accertare se vi fu negligenza ed a chi sia imputabile.

Ciò premesso, non è lecito argomentare, come fa la difesa del Dazzini, dall'ultimo capoverso dell'art. 40 del Capitolato generale amministrativo che se al compiersi di sessanta giorni l'atto deve cominciare ad avere esecuzione, questo valga come norma e misura tassativa del termine entro il quale l'atto stesso deve essere approvato.

L'atto, di cui si parla in quel capoverso, deve essere perfetto, e non è tale senza l'approvazione ministeriale. È, pertanto, manifesta petizione di principio, il sostenere che l'approvazione ministeriale debba intervenire, previe, s'intende, tutte le formalità e i pareri che le leggi e i regolamenti prescrivono, nel termine di 60 giorni.

Omissis.

Personale - Rapporto d'impiego - Lesione di questo rapporto - Esoneri - Tutela giurisdizionale.

Una pretesa giuridica alla pubblica funzione è sconosciuta nello Stato moderno. Il conferimento dell'impiego è atto amministrativo unilaterale; esso non conferisce all'impiegato il diritto subbiettivo di mantenere l'ufficio, ma soltanto l'interesse alla osservanza delle forme previste dalla legge nella emanazione del provvedimento amministrativo riguardante l'ufficio stesso (art. 57 legge 7 luglio 1907 n. 29). Pertanto l'Autorità giudiziaria è incompetente a decidere in merito ad un provvedimento di esonero dal servizio.

CORTE APPELLO DI NAPOLI — Sentenza 17-28 aprile 1916. (*Est.* Carlo Pinto). - Ferrovie Stato contro Piantadosi.

DIRITTO.

Osserva, che attraverso mutue deduzioni delle parti, si determinano facilmente i confini coi quali la disputa va circoscritta. Il Piantadosi pone infatti a fondamento della domanda l'errore della diagnosi del male che ebbe a soffrire fino al 1908, affermando sulle basi di certificati medici, doversi escludere l'enfisema polmonare e la bronco alveolite, costituenti malattie inemendabili e aggiungendo che la detta diagnosi fu fatta da un solo medico e non già nei modi prescritti dall'art. 13 della Cassa pensioni, approvato col R. decreto 23 maggio 1907. Senonchè essendosi in questa sede esibito dalle ferrovie il verbale originale della visita, cui il Piantadosi fu sottoposto ai fini delle indagini sulla necessità o meno dell'esonero dall'Ufficio, consta che la detta visita fu collegiale e che il Piantadosi non credette di avvalersi della facoltà di farsi assistere da un medico di sua fiducia. Onde si rende chiaro che egli insorge contro il provvedimento avente per oggetto la sua posizione e la sua parte di funzionario dello Stato e crede potersi giovare dell'art. 4 della legge 21 marzo 1865, sostenendo che quel provvedimento ha leso il suo diritto e che, conseguentemente, gli è consentito agire per il conseguimento del danno derivatogli dall'atto dell'Amministrazione. Ma non ha considerato che, conformemente al sistema adottato di deferire a collegi speciali le controversie che riguardano i funzionari di nomina governativa ed anche quelli delle pubbliche amministrazioni locali, l'art. 57 della legge 7 luglio 1907 demanda alla IV sezione del Consiglio di Stato a termini dell'art. 24 della legge 2 giugno 1889 il ricorso degli interessati contro gli atti e provvedimenti definitivi riguardanti il personale, di maniera che sarebbe innanzi tutto a dubitare della proponibilità dell'azione dinanzi al giudice ordinario per il solo fatto che un corpo speciale è istituito per conoscere delle dette controversie. Ma, quando pur da ciò voglia prescindersi sulla considerazione di non potersi mettere in dubbio la competenza della giurisdizione ordinaria allorchè con la domanda si abbia il proposito di conseguire il risarcimento del

danno derivato dalla lesione di un diritto, è intuitivo non potersi fare a meno di dimostrare che si tratti della lesione di un diritto pubblico subbiettivo, vale a dire di un interesse individuale che pur trovando il suo riconoscimento giuridico nell'interesse generale non cessa dal riflettere l'individuo perchè lo riguarda, quale membro della comunità. Non è infatti a pensare che l'art. 2 della citata legge del 1865 in relazione al quale sta la portata dell'art. 4, accenni ad un qualsiasi diritto privato di cui è caratteristica specifica la possibilità giuridica di pretendere qualche cosa da un altro, connessa con la facoltà di disporre del diritto e della stessa pretesa rivolti anche essi al potere sovrano e separabili dalla persona che è investita del diritto, salvo le limitazioni apposte alla facoltà di disporre mediante norme giuridiche proibitive o mediante un patto. È scolpito invece nelle dette sanzioni il concetto specifico del diritto pubblico subbiettivo non separabile dalla persona senza che questa ne rimanga menomata ove si consideri che vi si tratta di quelle capacità giuridiche, in base alle quali soltanto è possibile la difesa di diritti acquistati che riposino sopra rapporti permanenti dell'individuo con lo Stato. Ma le relative pretese, appunto perchè dirette verso lo Stato ed a causa dei menzionati rapporti, hanno per obbietto una concessione di esso sempre che si riferiscono alla qualificazione di diritto pubblico dell'individuo consistente in un rapporto strettamente personale fra l'individuo e lo Stato. Il che peraltro, non importa doversi negare il carattere di diritti individuali alle pretese giuridiche di diritto pubblico. Del resto le pretese giuridiche dell'individuo verso lo Stato, aventi carattere patrimoniale, sono essenzialmente di diritto pubblico quando derivino dalla condizione nell'individuo di membro dello Stato, perchè la tutela del rapporto fra l'individuo e lo Stato è anche d'interesse generale non potendo concepirsi un potere pubblico che danneggi la sfera patrimoniale privata senza una adeguata causa legale. Si appalesano in tal guisa rispondenti ai principi menzionati negli articoli 2 e 4 della legge del 1865; ma in evidente errore si incorre, sostenendo che l'anzidetta qualificazione dell'individuo di membro dello Stato, come soggetto di diritti, permanga in lui nelle pretese di diritto pubblico che mettono capo al rapporto derivante da un pubblico impiego. Una pretesa giuridica alla pubblica fun-

zione è sconosciuta nello stato moderno, perchè non si ha un diritto all'impiego il cui conferimento è un atto amministrativo unilaterale e potrebbe concepirsi una pretesa al mantenimento di un uffizio in quanto l'interesse, che ne è il fondamento, fosse riconosciuto dall'ordinamento giuridico.

Ora siffatto riconoscimento esiste solo in una forma incompleta, perchè è posto nel citato art. 57 della legge del 1907 semplicemente nei confini di un sindacato di legittimità dell'atto contro il quale la pretesa si manifesta ed importa sovvertire l'ordine delle giurisdizioni il sostenere che siffatto sindacato possa, sia pure soltanto ai fini del risarcimento del danno o non allo scopo di fare annullare o revocare l'atto, essere esercitato dal giudice ordinario.

Imperciocchè, se è certo che in sede di legittimità si tutelano diritti pubblici subiettivi, perchè è diritto subbiettivo pubblico quello inteso alla legittimità dell'atto amministrativo, è certo del pari che la giurisdizione di legittimità si riferisce unicamente agli atti discrezionali della funzione governativa, di maniera che sorge chiara la distinzione fra legittimità formale e legittimità sostanziale e s'intuisce come il giudizio sulla prima possa formare soltanto il presupposto del richiamo all'autorità giudiziaria, perchè questa conosca degli effetti dell'atto ritenuto illegittimo, e come la seconda potrebbe costituire il contenuto dell'azione e sperimibile a termini dell'art. 4 della legge 31 marzo 1865, ma a patto che si dimostrasse trattarsi della lesione di un diritto subbiettivo.

Ma come già si è accennato, l'utilità individuale al mantenimento di un pubblico ufficio è garantita dalla legge per assorgere a diritto soltanto nei confini di una indagine limitata alla legittimità formale dell'atto, incompetenza, eccesso di potere e violazione di legge, non già nel senso di un diritto a mantenere lo Ufficio, così come può averlo il locatore di opera a fine semplicemente privato in virtù del contratto che costituisce la legge particolare che quel diritto garentisce. Nella parte che non è semplicemente economica, in quella, cioè, in cui si disputa soltanto dell'obbligazione dello Stato e della sua conservazione nell'ufficio, il rapporto fra il funzionamento e lo Stato è di carattere politico, derivante esso la sua natura dalle necessità che l'Amministrazione svolga i propri fini nello interesse sociale con la più ampia

libertà di azione. Onde necessariamente discrezionale è la potestà dell'Amministrazione nel regolare l'andamento degli uffici governativi, cui si collegano strettamente le attitudini dei funzionari e l'apprezzamento di esso e, per quanto siasi da tempo manifestata una tendenza a riconoscere nel funzionario dello Stato un diritto subbiettivo alla conservazione o all'esercizio del suo ufficio ed al conseguimento di vantaggi morali ed economici che ne derivano, così come è sancito per le amministrazioni locali, il detto riconoscimento manca nella legislazione attuale che ammette il diritto anzidetto solo in rapporto alla legittimità formale dell'atto.

Conseguentemente le utilità derivanti dalla carriera dei funzionari dello Stato rimangono semplici interessi personali, appunto perchè non sono garentite dall' ordinamento giuridico mercè il potere di esigere o di proibire, e se ne ha conferma nel fatto che, anche nel caso di annullamento per illegittimità, dipende sempre dalla volontà dello Stato il rimettere l'impiegato nelle condizioni di carriera cui aspirava e il risarcimento del danno dovutogli a termini dell'art. 4 della legge del 1865 per la riluttanza dello Stato ad uniformarsi alla pronunzia della giurisdizione di legittimità, rappresenta la soddisfazione di un diritto subbiettivo tendente ad ottenere cosa diversa da quella cui si potrebbe aspirare se fosse riconosciuto giuridicamente l'interesse al mantenimento nell'ufficio, perchè è niente altro che la riparazione indiretta di un fatto ingiusto.

Erroneamente quindi ha giudicato il Tribunale dicendo inutile l'indagine sulla natura del rapporto fra lo Stato ed i suoi funzionari quanto appunto tale indagine, versandosi in tema di contrasto sul rapporto nascente dall'Ufficio, ed a questo rapporto dovendo riferirsi la decisione, avrebbe chiarito essersi di fronte non già ad un diritto, sibbene ad un semplice interesse. Del che si sarebbe avuta ampia conferma dalle risultanze dei documenti assai chiare nel senso di essere stato il provvedimento di esonero consigliato dalle condizioni di salute del Piantadosi, accertate nei modi prescritti dalle leggi, in relazione alle numerose assenze di lui dall'ufficio e di contenersi perciò nel detto provvedimento l'uso del potere discrezionale dello Stato, diretto a stabilire se e fino a quale punto esso Piantadosi fosse idoneo a soddisfare le

mansioni inerenti al suo ufficio ed involgenti un interesse generale che, per niun verso, può essere esaminato od apprezzato dalla autorità giudiziaria. Dovendosi pertanto accogliere lo appello incidente e dichiarare inammissibile la domanda del Piantadosi, viene a mancare la possibilità di qualsiasi esame in ordine all'appello prncipale. Che il Piantadosi è tenuto, perchè soccombente a rispondere delle spese del giudizio in prima istanza ed in appello.

P. Q. M. la Corte . . . . . . dichiara inammissibile la domanda del Piantadosi, ecc.

ANNO IX - N. 34 24 AGOSTO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, agosto 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 1° *giugno* 1916, *n.* 970, *col quale è autorizzata una maggiore spesa di lire* 304,400 *per la esecuzione di maggiori lavori a cura diretta dello Stato sulla ferrovia Sacile-Aviano-Pinzano* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 1° novembre 1914, n. 1244, da convertirsi in legge, col quale venne autorizzata la costruzione della ferrovia Montebelluna-Susegana e del tronco Sacile-Aviano, della ferrovia Sacile-Aviano-Pinzano, a cura diretta dello Stato, nonchè la spesa necessaria, limitatamente ai movimenti di terra ed alla esecuzione delle opere minori;

Visto il decreto ministeriale 29 dicembre 1914, n. 6696-48048, col quale, sulla somma complessiva di lire 6,540,000, di cui al citato R. decreto, furono assegnate lire 1,416,000 per i suindicati lavori, da eseguirsi per la costruzione del tronco Sacile-Aviano;

Visto il R. decreto 1° aprile 1915, n. 426, da convertirsi in legge, col quale fu autorizzata la costruzione della ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi e del tronco Aviano-Pinzano della ferrovia Sacile-Pinzano, e fu autorizzata altresì la spesa di lire 7,380,000 per far fronte agli impegni da assumere per la costruzione del detto tronco ferroviario, e della ferrovia suindicata;

Visto il decreto ministeriale 21 aprile 1915, n. 13646-4454, col quale fu autorizzata sulla detta somma di lire 7,380,000 la somma

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 16 agosto 1916, n. 192.

di lire 4,500,000 per i movimenti di terra e per la esecuzione delle opere minori sul tronco Aviano-Pinzano;

Visti i Nostri decreti 12 settembre 1915, n. 1503 e 17 febbraio 1916, n. 225, coi quali furono autorizzate successivamente le maggiori spese di lire 306,000 e lire 175,000 per far fronte ai maggiori lavori di costruzione sulla ferrovia Montebelluna-Susegana;

Visto il Nostro decreto 27 febbraio 1916, n. 308, col quale fu autorizzata una ulteriore spesa di lire 35,000 per la esecuzione di maggiori lavori sulla ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi;

Ritenuta la necessità di autorizzare ulteriori fondi per nuovi lavori da eseguire per la ferrovia Sacile-Aviano-Pinzano;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e col ministro del tesoro:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

In aggiunta alla somma complessiva di lire 14,436,000 di cui ai RR. decreti 1° novembre 1914, n. 1244, e 1° aprile 1915, n. 426, ed ai Nostri decreti 12 settembre 1915, n. 1503, 17 febbraio 1916, n. 225, e 27 febbraio 1916, n. 308, è autorizzata la ulteriore maggiore spesa di lire 304,400 (lire trecentoquattromilaquattrocento) per far fronte ad impegni da assumere per lire 50,000 entro il corrente esercizio finanziario 1915-916 e per lire 254,400 nel successivo esercizio 1916-917 per la esecuzione di maggiori lavori a cura diretta dello Stato, sulla ferrovia Sacile-Aviano-Pinzano.

Alla detta somma di lire 304,400, da assegnarsi con decreto del ministro del tesoro, in aggiunta a quella stanziata al capitolo n. 263 del bilancio del ministro dei lavori pubblici per l'esercizio corrente, ed al corrispondente capitolo del bilancio per l'esercizio finanziario 1916-917, sarà da provvedere con i mezzi stabiliti dall'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, e successive.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° giugno 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 13 *giugno* 1916, *n.* 971, *col quale è autorizzata una maggiore spesa di lire* 900,000 *per la ultimazione a cura diretta dello Stato, del tronco Udine-Paderno della ferrovia Udine-Majano* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti i Reali decreti 1° novembre 1914, n. 1244, e 1° aprile 1915, n. 426, ed i Nostri decreti 12 settembre 1915, n. 1503, 17 febbraio 1916, n. 225, 27 febbraio 1916, n. 308, e 1° giugno 1916, in corso di registrazione da convertirsi in legge, concernenti ferrovie da costruirsi a cura diretta dello Stato nell'Alto Veneto;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 16 agosto 1916, n. 192.

Ritenuta la necessità di autorizzare ulteriori fondi per la costruzione, a cura diretta dello Stato, della ferrovia Udine-Majano;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

In aggiunta alla somma di lire 14,740,400 di cui ai Regi decreti 1° novembre 1914, n. 1244, e 1° aprile 1915, n. 426, ed ai Nostri decreti 12 settembre 1915, n. 1503, 17 febbraio 1916, n. 225, 27 febbraio 1916, n. 308, e 1° giugno 1916, in corso di registrazione, è autorizzata la ulteriore spesa di lire 900,000 (lire novecentomila) per far fronte agli impegni da assumere nell'esercizio finanziario 1916-917, per la ultimazione a cura diretta dello Stato del tronco Udine-Paderno della ferrovia Udine-Majano.

La detta somma di lire 900,000 da assegnare con decreto del ministro del tesoro, verrà aggiunta a quella da stanziarsi dal capitolo corrispondente al n. 263 dell'esercizio in corso del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e sarà da provvedere con i mezzi stabiliti dall'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, e successive.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 giugno 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Decreto-Legge Luogotenenziale 6 ***agosto*** **1916,** ***n.*** **976,** ***col quale è approvata una eccedenza di impegni sulla assegnazione di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa dell'Azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario*** **1914-915 (1).**

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Ritenuta la necessità di provvedere alla sistemazione delle eccedenze di impegni per complessive lire 24,160,822.38 risultanti dal rendiconto consuntivo dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1914-915 per la cui approvazione venne presentato alla Camera dei deputati il disegno di legge n. 457, sul quale ebbe già a riferire favorevolmente la Giunta generale del bilancio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata l'eccedenza di impegni di lire 8,905,073 sull'assegnazione del capitolo n. 11 « Servizio trazione - Forniture, spese ed acquisti » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1914-915.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 16 agosto 1916, n. 193.

Art. 2.

È approvata l'eccedenza di impegni di lire 4,902,335.44 sulla assegnazione del capitolo n. 46 « Spese eventuali » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per lo esercizio finanziario 1914-915.

Art. 3.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 1,369,379.84 sulla assegnazione del capitolo n. 50 « Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1914-15.

Art. 4.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 2,268,807.95 sull'assegnazione del capitolo n. 57 « Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3 capoverso ultimo della legge 23 dicembre 1906, n. 638) » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1914-915.

Art. 5.

È approvata l'eccedenza di impegni di lire 508,436.52 sull'assegnazione del capitolo n. 61 « Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1914-915.

Art. 6.

È approvata l'eccedenza di impegni di lire 1,016,000 sull'assegnazione del capitolo n. 63-*bis* « Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamento a rimborso di spese sostenute per im-

pianti e lavori di carattere patrimoniale » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1914-915.

Art. 7.

È approvata l'eccedenza di impegni di lire 620,427.13 sull'assegnazione del capitolo n. 65-*ter* « Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1914-15.

Art. 8.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 4,570,362.50 sull'assegnazione del capitolo n. 66-*bis* « Contributo per riduzioni di tariffe dipendenti da motivi di interesse generale » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per lo esercizio finanziario 1914-915.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 agosto 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 165.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Santa Ninfa-Gibellina della linea a scartamento ridotto Castelvetrano-San Carlo-Bivio Sciacca.

Il giorno 20 agosto 1916 è stato aperto all'esercizio il tronco di ferrovia Santa Ninfa-Gibellina della linea in costruzione Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca, che è provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia).

I. — Descrizione del tronco.

Il tronco S. Ninfa-Gibellina si innesta nella stazione di S. Ninfa in prolungamento del tronco Castelvetrano-S. Ninfa già in esercizio, e termina alla stazione di Gibellina.

È a scartamento ridotto della larghezza di m. 0,95.

La sua lunghezza è di m. 8983,41 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di S. Ninfa e Gibellina, la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 201,66 oltre l'asse di quest'ultima stazione, risulta quindi di m. 9185,07.

La lunghezza totale della linea è di m. 25711,81, a partire dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Castelvetrano, al quale asse si riferiscono le progressive indicate nel presente ordine di servizio.

Fra le stazioni di S. Ninfa e Gibellina è compresa la fermata di Rampinzeri.

Il piazzale della stazione di Gibellina è in orizzontale.

La massima pendenza è del 30 per mille, ed il raggio minimo delle curve è di m. 115.

Vi sono n. 58 opere d'arte, le più importanti delle quali sono: il cavalcavia ad una luce di m. 5,28 al km. 18 + 702,69 e il viadotto Sorgo a 5 luci di m. 10 ciascuna al km. 19 + 967,98.

Tutte le altre opere d'arte sono ad una sola luce variabile da m. 0,40 a m. 4.

Fra i km. 20 + 010,06 e km. 20 + 326,16 si attraversa la galleria Mazzola lunga m. 316,10.

Nel tronco si hanno n. 5 case cantoniere doppie.

Vi sono n. 11 passaggi a livello aperti e muniti di tabelle di avviso.

Circuito telefonico allacciante le stazioni di Castelvetrano, Partanna, S. Ninfa, la fermata di Rampinzeri e Gibellina.

II. — Descrizione delle stazioni.

S. Ninfa. — Questa stazione che fa anche parte del tronco in esercizio Castelvetrano-S. Ninfa, trovasi descritta nell'ordine di servizio n. 78-1914 ;si aggiunge l'esistenza di altro palo indicatore a destra dei treni in arrivo da Castelvetrano, a m. 200 dalla punta del deviatoio estremo km. 16 + 754,20.

Fermata Rampinzeri alla garetta in muratura al km. 18 + 767.

Gibellina-stazione con fabbricato viaggiatori al km. 25 + 510,15, a sinistra venendo da Castelvetrano.

Binari di corsa: due compresi fra le progressive km. 25 + 318,00 e km. 25 + 618,00, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi; quello di prima linea della lunghezza utile di m. 245,14 e quello della seconda linea della lunghezza utile di m. 244,58.

Binari merci: uno, allacciato al primo binario di corsa, della lunghezza utile di m. 72,67 con un'asta di manovra di m. 42,80.

Piano caricatore scoperto, con carico di fianco della lunghezza utile di m. 14 e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 8. Sagoma di carico.

Palo indicatore, situato a destra dei treni in arrivo, a m. 200 dalla punta del deviatoio estremo km. 25 + 318,00.

Rifornitore provvisorio della capacità di mc. 15 al chilometro 25 + 559,66.

III. — Dipendenza.

All'esercizio del tronco provvede l'ing. capo di esercizio residente a Palermo, con le norme stabilite dall'ordine generale numero 3-1915 e dall'ordine di servizio n. 175-1911.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio Sanitario compartimentale di Palermo.

Per le forniture dei magazzini il tronco apparterrà al gruppo 20° (ferrovie secondarie gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento di cui all'ordine di servizio numero 392-1914.

IV. — Esercizio.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui agli ordini di servizio n. 323-1915 e n. 19-1916.

V. — Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.

La stazione di Gibellina è abilitata a tutti i servizi.

La fermata di Rampinzeri è abilitata al servizio viaggiatori bagagli e cani per le corrispondenze indicate nell'allegato *C* al presente ordine di servizio, con limitazione pei bagagli alle spedizioni costituite di colli non eccedenti il peso di 50 kg. e sarà esercitata da una guarda fermata (donna) con le norme in uso per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori-bagagli, cani e telegrafo.

Limitatamente al servizio locale nelle linee Castelvetrano-Gibellina e Castelvetrano-Sciacca, la fermata di Rampinzeri eserciterà anche il servizio merci a grande ed a piccola velocità pei trasporti che si eseguono per conto esclusivo dei Servizi dell'Amministrazione, con le modalità di cui all'ordine di servizio n. 160-1915 e con le avvertenze seguenti:

1° La registrazione e contabilizzazione relativa a tali trasporti sarà fatta dalla stazione di S. Ninfa pei trasporti diretti

verso Gibellina, dalla stazione di Gibellina per quelli diretti verso S. Ninfa.

2° Pei trasporti non in franchigia le percorrenze, agli effetti della tassazione, saranno computate da e per Gibellina o Santa Ninfa secondo che i trasporti si effettueranno rispettivamente verso S. Ninfa o verso Gibellina.

3° La pesatura delle merci in partenza da Rampinzeri sarà fatta dalla stazione limitrofa nel senso del trasporto.

4° Il carico e lo scarico delle merci nella fermata di Rampinzeri dovrà essere eseguito a cura del Servizio per conto del quale ha luogo il trasporto.

I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Castelvetrano, saranno effettuati in base alle norme di cui l'allegato *C* all'ordine di servizio n. 249-1912 ed a quelle contenute negli ordini di servizio n. 189-1913, 120 (*c*) e 122 (*c*) 1916. Per quanto riguarda l'uso degli abbonamenti speciali si avverte che il tronco Castelvetrano-Gibellina dev'essere considerato come percorso di congiunzione con l'applicazione della relativa tariffa, ridotta del 25 per cento.

Qualora però fosse richiesto un biglietto d'abbonamento speciale serie *Q*, con la congiunzione per Gibellina, detto percorso di congiunzione dovrà essere limitato al tratto S. Ninfa-Gibellina essendo l'altro tratto Castelvetrano-S. Ninfa già compreso nell'itinerario dell'abbonamento.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Castelvetrano sono quelle indicate qui appresso, e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus vigente sulle ferrovie ex sicule col ribasso del 25 per cento:

	1ª classe	2ª classe
Da Castelvetrano a Partanna	L. 1.05	L. 0.45
» » » S. Ninfa	» 1.55	» 0.75
» » » Gibellina	» 2.40	» 1.10

VI. — Distanze chilometriche — Pubblicazioni — Prontuari dei prezzi fatti — Biglietti — Documenti di trasporto.

Le distanze chilometriche tassabili relative al percorso sulla linea a scartamento ridotto Castelvetrano-Partanna-Gibellina si rilevano dall tabella polimetrica formante l'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Nell'allegato *A* al presente ordine di servizio sono riportate le aggiunte che devono essere introdotte nel Prontuario generale delle distanze chilometriche tra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914); nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915); nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio, parte 2ª » (edizione 1° aprile 1916); nell' « Elenco delle stazioni, ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) e nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916).

La stazione di Gibellina sarà fornita dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati ecc. occorrenti. I biglietti saranno forniti dall'Uffcio Affari diversi viaggiatori di Firenze.

I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco, e da e per oltre Castelvetrano sono quelli in uso nella rete principale.

VII. — Cotabilità delle stazioni.

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli ordini di servizio n. 160-1909 e n. 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913 con la circolare n. 66-1913 e con l'ordine di servizio n. 120-1916.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno dalle stazioni versati con unica distinta mod. R-99 insieme a quelli della rete principale.

La stazione di Gibellina dovrà compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Castelvetrano sulla linea a scartamento normale, separati riassunti delle spedizioni a G. V. ed a P. V. e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze da linea a scartamento normale oltre Castelvetrano.

La stazione di Gibellina effettuerà il versamento alla Cassa compartimentale di Palermo ogni due giorni e verrà inscritta nell'elenco annesso all'ordine di servizio n. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *B*.

La Casa Cantoniera di Rampinzeri invierà giornalmente i propri incassi alla stazione di Gibellina.

VIII. — Orari e composizione dei treni.

Sulla linea Castelvetrano-Partanna-Gibellina saranno attivate giornalmente tre coppie di treni viaggiatori in modo da avere alla stazione di Castelvetrano le coincidenze coi treni più utili della rete principale.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto. I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico e di condotta per il riscaldamento a vapore e sono illuminati a luce elettrica. I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. — Carte di libera circolazione.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Castelvetrano-Partanna-S. Ninfa dovranno sino al 31 dicembre 1916 ritenersi valevoli anche per il tratto S. Ninfa-Gibellina.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio 165-1916.*

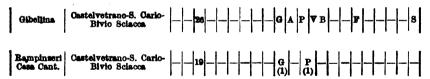
Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 104 sostituire l' attuale tabella (132) Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca con quella di cui all'allegato *B*.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— a pag. 11 fra i nomi di Ghiffa e Giovi aggiungere « Gibellina » colla indicazione della pag. 28;

— a pag. 15 fra i nomi di Ramazzano e Randazzo aggiungere « Rampinzeri (casa cantoniera) » colla indicazione della pag. 29;

— a pagine 28 e 29 (prospetti delle Linee Complementari Sicule) aggiungere alle sedi opportune rispettivamente:

Gibellina	**Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca**	—	—	**28**	—	—	—	—	—	—	**G**	**A**	**P**	**V B**	—	—	**F**	—	—	—	—	**S**
Rampinzeri Casa Cant.	**Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca**	—	—	**19**	—	—	—	—	—	—	**G (1)**	—	**P (1)**	—	—	—	—	—	—	—	—	—

riportando in calce della pagina 29 la seguente nota:

(1) Limitatamente al servizio locale nelle linee Castelvetrano-Gibellina e Castelvetrano-Sciacca pei trasporti che si eseguono per conto esclusivo dei Servizi dell'Amministrazione con determinate modalità ed avvertenze.

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'Orario generale di servizio (edizione 1° luglio 1916) aggiungere nelle sedi opportune:

Gibellina	**Cs**	**246**
Rampinzieri ⋆ **LO-a**	**Cs**	**246**

e a pag. 19 modificare la denominazione della linea 246 in Gibellina-Castelvetrano.

Nell'Elenco delle stazioni, ecc., che partecipano alle Tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) a pag. 45 aggiungere nell'opportuna sede:

Gibellina 3/3/2

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbario 1916) a pag. 68 aggiungere nella sede opportuna:

Gibellina (1)	—	**120** **26 ***	**118** **26 ***

Allegato **B** *all'Ordine di servizio 155-1916.*

(132) Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca.

Castelvetrano				
11	Partanna			
17	6	S. Ninfa		
19	9	3	Rampinzeri	
26	15	9	7	Gibellina

Allegato C all'ordine di servizio 165-1916.

Prezzo dei biglietti di corsa semplice in distribuzione alla Casa Cantoniera di Rampinzeri.

Casa Cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	Specie dei biglietti	Prezzi compresa la tassa di bollo 1ª classe	Prezzi compresa la tassa di bollo 2ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
Rampinzeri	Castelvetrano Gibellina	Gibellina	Corse semplici	0.65	0.30	Gibellina
		S. Ninfa		0.30	0.15	
		Partanna		0.85	0.40	
		Castelvetrano		1.75	0.80	
		Selinunte		3.00	1.35	
		Porto Palo		3.80	1.75	
		Menfi		4.35	1.95	
		Capo S. Marco		5.60	2.55	
		Sciacca		6.25	2.85	

NB. — In aumento ai prezzi sovraindicati deve essere riscossa la sopratassa di c.mi 10 per la 1ª classe e di c.mi 5 per la 2ª classe.

Ordine di servizio N. 166. (M. e C.).

Cambiamento di nome della stazione di Gibellina.

Dal giorno 20 agosto 1916 la stazione di Gibellina della linea Palermo-Trapani ha assunto la denominazione di Gibellina-Gallitello.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) » alle pagini 29 e 103 (tabella 127), nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome della stazione suddetta, si dovrà apportare conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 73. (C.).

Contabilità delle stazioni.

(Vedi Ordine di servizio N. 120-1916).

Allo scopo di semplificare le scritturazioni sugli elaborati contabili delle stazioni, al testo dell'ordine di servizio n. 120-1916 devonsi portare le seguenti modificazioni:

1) Al Capo IV, primo capoverso del n. 43 *Viaggiatori* (pagina 661 del Bollettino ufficiale n. 25) sostituire il seguente:

« Gli introiti derivanti dalla riscossione delle sopratasse e dei diritti fissi debbono contabilizzarsi giornalmente sullo scartafaccio modello C.I 209, esponendo per ciascun biglietto di viaggio la relativa sopratassa, eccezione fatta per quelli a destinazione fissa tanto di andata quanto di andata-ritorno, soggetti alla sopratassa

fissa unitaria, pei quali l'importo della sopratassa stessa dovrà contabilizzarsi in blocco per qualità e classe in relazione alla quantità totale dei biglietti distribuiti ».

2) Al punto a) *diritti fissi* del n. 43 suddetto (stessa pag. 661) dopo le parole « prospetto II » aggiungere:

« del modello C.I 213, al quadro A del modello C.I 281 ed al prospetto VII del modello C.I 215 ».

3) Al punto 3) *Biglietti di andàta e ritorno* del detto n. 43 (pag. 663) sostituire il primo capoverso con quello seguente:

« Pei biglietti di andata a destinazione fissa e per quelli di andata e ritorno le relative sopratasse saranno da esporsi in blocco, per classe, sotto al relativo prodotto totale dei singoli prospetti, in relazione alla quantità dei biglietti distribuiti, formando poscia un totale unico per classe da riportarsi sul riepilogo modello C.I 212.

« Analogo procedimento verrà seguito per quanto concerne i biglietti distribuiti dalle case cantoniere e dalle Stazioni disabilitate dal servizio viaggiatori per alcuni treni ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 e 22.

Circolare N. 74. (C.).

Bagaglio degli abbonati.

(Vedi Ordini di servizio N. 55-1907, 29-1914, 198-1915 e Circolare N. 25-1914).

I.

Si è rilevato che nell'accettazione delle spedizioni di merci a bagaglio ammesse per gli abbonati ferroviari, le stazioni non osservano sempre l'applicazione delle condizioni alle quali la concessione è subordinata.

Le irregolarità che più frequentemente si riscontrano sono le seguenti:

1° accettazione di spedizioni eccedenti i limiti massimi stabiliti dal comma *a*) dell'ordine di servizio n. 198-1915, come peso (chilogrammi 50 per collo), e come quantitativo di colli (due per ogni spedizione);

2° accettazione di spedizioni per destinazioni non comprese nell'itinerario dell'abbonamento posseduto dallo speditore, (penultimo capoverso dell'ordine di servizio n. 29-1914);

3° accettazione di spedizioni per diverse linee contemporaneamente ed in base ad uno stesso abbonamento, ciò che è vietato dalle disposizioni del penultimo capoverso della circolare n. 25-1914;

4° omessa indicazione sui documenti della spedizione (foglio di vie e scontrino) dei numeri del biglietto di abbonamento e della relativa tessera, o indicazione degli estremi soltanto dell'uno o dell'altra, mentre devono essere citati tutti e due (ordine di servizio n. 29-1914);

5° consegna delle spedizioni in arrivo senza richiedere l'esibizione dell'abbonamento e della tessera, esibizione prescritta dal terzo capoverso dell'ordine di servizio n. 29-1914, e senza accertarsi che siano state osservate le norme di cui ai precedenti punti 1° a 4°;

6° erronea applicazione dei prezzi della tariffa differenziale bagagli, mentre — come è detto al comma *b*) dell'ordine di servizio n. 198-1915 — le spedizioni di cui trattasi devono essere tassate sempre coi prezzi della TARIFFA GENERALE BAGAGLI, qualunque sia la lunghezza del percorso, aumentati del 25 o del 50 % secondo che i trasporti sono effettuati con treni accelerati, o con treni diretti e direttissimi.

Il frequente ripetersi di queste irregolarità oltre al nuocere al buon andamento del servizio, pregiudica gli interessi dell'Amministrazione e per ciò le Divisioni di Movimento dovranno adottare tosto le misure necessarie perchè TUTTE LE CONDIZIONI CHE REGOLANO LA CONCESSIONE DI CUI TRATTASI SIANO SEMPRE RIGOROSAMENTE OSSERVATE, provvedendo altrimenti disciplinarmente verso gli agenti che incorressero ancora nelle lamentate irregolarità.

II.

a) In dipendenza di quanto prescrive l'ordine di servizio n. 198-1915 riguardo alla tassazione dei bagagli degli abbonati (veggasi comma 6° del punto precedente), si avverte che il testo del quinto capoverso dell'ordine di servizio n. 29-1914 è annullato e sostituito da quello seguente.

« Qualora a destino venisse chiesto il ritiro della spedizione « all'appoggio del solo scontrino e senza l'esibizione del biglietto e « della tessera la spedizione stessa sarà da considerarsi abusiva « e dovranno applicarsi le penalità di cui l'art. 10 delle tariffe « calcolando le tasse e sovratasse in base alla tariffa generale ba- « gagli (aumentata del 25 o del 50 % nel modo indicato dall'ordine « di servizio n. 198-1915) computata non più sul peso complessivo « del collo, o dei due colli spediti, ma su quello dei singoli pacchi « od oggetti, o delle singole merci in essi contenute, considerando « tali pacchi, oggetti e merci come formanti ciascuno una spedi- « zione ».

b) Agli effetti del comma *a*) del ripetuto ordine di servizio n. 198-1915 avvertesi che i bicicli, tricicli, ecc., costituiscono un collo.

III.

Si è riscontrato pure che gli abbonati — specialmente di 3ª classe — usano trasportare seco come bagaglio a mano, senza che il personale di stazione o dei treni muova loro la menoma osservazione, colli (valigie, sacchi, involti, casse) contenenti merci in piena evidenza, e di peso e di dimensioni tali che non possono nemmeno essere collocati sulle reti delle carrozze, ma vengono tenuti nei corridoi, sopra i sedili, dovunque è possibile, senza nessun riguardo per gli altri viaggiatori, ed in aperta contravvenzione alle spedizioni dell'art. 44 delle tariffe.

Trattasi in questo caso di un vero e grave abuso che occorre far cessare prontamente, poichè la concessione fatta agli abbonati è di SPEDIRE colli di merci come bagaglio e non già di trasportarli

in carrozza come bagaglio a mano defraudando l'Amministrazione delle tasse di trasporto.

Le Divisioni dovranno pertanto provvedere perchè sia impedito il trasporto nelle vetture di colli dal cui esteriore è facile arguire che contengono merci e non effetti d'uso e che eccedano, in ogni modo, le dimensioni ed i limiti di peso stabiliti, pel bagaglio a mano, dall'art. 44 delle tariffe.

Nel caso poi che qualche abbonato, eludendo la sorveglianza, riuscisse a trasportare colli di merci come bagaglio a mano, senza averne fatto regolare spedizione, il personale di controlleria dovrà sottoporlo al pagamento delle tasse e soprattasse stabilite dall'art. 10 delle tariffe, ossia quattro volte il prezzo di trasporto come spedizione a bagaglio stabilito in base alle norme dell'ordine di servizio n. 198-1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 e 22.

Istruzione N. 4. (R.).

Tasse di bollo.

Il Ministero delle finanze, tenuto conto delle difficoltà fatte presenti da questa Direzione Generale circa l'esazione della tassa di bollo stabilita dall'art. 3, n. 2, dell'allegato *C* al R. decreto 22 ottobre 1915, n. 1510, sulle fatture che provengono dall'estero o che vengono emesse dalla nostra Amministrazione per conto di terzi, ha consentito, con la sua nota n. 81054, Divis. IV-A $\frac{125}{1180}$ del 21 luglio u. s., che si possa prescindere dall'applicazione materiale delle marche da bollo sulle predette fatture o sugli estratti conto compilati dalla nostra Amministrazione, e che si computi invece il relativo importo, sulle fatture o sugli estratti conto e

lo si accrediti a favore dell'erario al conto d'entrata 111-*ter* partita 333 quater « marche da bollo ritenute a terzi » alla stregua di quanto si pratica per le marche ritenute al personale.

Ad evitare però eventuali rilievi da parte di Ispettori della Finanza sarà necessario apporre sui predetti singoli documenti un timbro con la dicitura: « Marca da bollo da L. contabilizzate con mandato N. del ».

Il prefato Ministero ha pure stabilito che:

a) gli elenchi mod. R-66 e similari, quando rappresentino estratti di conto, devono scontare la tassa fissa di bollo di centesimi 10; ma quando invece assumono la forma e funzione di vera e propria fattura essi devono assoggettarsi alla tassa graduata di bollo;

b) i mod. M-160, M-160[a] ed M-539, con i quali si dà vita a constatazione di fatto nei riguardi del servizio interno ferroviario, e che servono come elementi per la compilazione dei conti. sono da considerarsi atti interni e quindi non soggetti alla tassa di bollo, come ne sono esenti tutti gli altri documenti ed atti della corrispondenza che vengono creati per la compilazione dei conti definitivi, noli veicoli, ecc.

c) i mod. Ci-465 e Ci-529 — prospetti giornalieri delle merci e degli oggetti consegnati alle ferrovie corrispondenti — o pel proseguimento per via navigabile, compilati ad esclusivo uso interno delle stazioni presso le quali si conservano, sono esenti da bollo;

d) i mod. Ci-553 — conto corrente delle stazioni di transito per trasporto di merci in servizio cumulativo, accettato dal rappresentante dell'Amministrazione in corrispondenza, che serve per compilare il conto del corrispondente, non è soggetto alla tassa di bollo, perchè atto interno; è invece soggetto al bollo graduato il conto del corrispondente, giusta l'art. 3, n. 2, del R. decreto 12 ottobre 1915, n. 1510, alleg. *C*;

e) i mod. Ci-467 — distinta delle somme rimborsate alle Ditte per operazioni di carico e scarico — sono soggetti alla tassa graduata di bollo;

f) mentre i mod. M-539, M-540, M-541 relativi al movimento dei carri, copertoni ed attrezzi, come i mod. Cı-1438 e 1439 — riassunti prodotti viaggiatori e bagagli — sono considerati atti interni e quindi esenti dalla tassa di bollo; deve invece scontare la tassa fissa di bollo di centesimi 10 il mod. M-542, come estratto di conto compilato in base al mod. M-539;

g) sono pure da assoggettarsi alla tassa fissa di centesimi 10 i mod. Cı-1456 — riassunto delle somme riscosse per conto di corrispondenti per servizio viaggiatori e bagagli —; i mod. Cı-1496 — conto corrente di trasporti effettuati per conto di alcune ferrovie corrispondenti che vi appongono il loro benestare; i moduli Cı-1463 — conto corrente per trasporti in servizio cumulativo compilato dall'Ufficio contabilità prodotti —; i mod. Cı-1120 — riassunto di altri prospetti dimostrativi mensili comprendenti i singoli trasporti di merci per conto di corrispondenti;

h) i mod. 77 e 79 — libretti di misura dei lavori firmati dagli appaltatori, destinati a raccogliere le misure sulla sede del lavoro per riportarne poi i dati nei registri di contabilità ed ivi svilupparne i calcoli, vanno esenti da tassa di bollo, al pari dei disegni annessivi.

Resta però inteso che i libretti di misura non devono contenere anche apprezzamenti sulla natura dei lavori, nè assumere la forma di verbali di consegna.

i) i computi metrici e le tabelle di misurazione, che possono sostituire i computi metrici, e le distinte di constatazione del peso dei materiali metallici sono soggetti alla tassa fissa di bollo di centesimi 10 per ciascun foglio, a sensi dell'art. 20, n. 10, della legge 4 luglio 1897, n. 414;

l) le situazioni dei lavori ed i verbali di collaudo sono soggetti alla tassa di bollo di dimensione (art. 20, n. 40 e 41 della legge sopra citata ed art. 1 del R. decreto 22 ottobre 1915, n. 1510 alleg. *C*), se firmati dal solo funzionario, ed alla tassa di L. 1,35, se firmati anche dall'appaltatore (art. 19, n. 12, della detta legge ed art. 1 del R. decreto 1° del 12 ottobre 1915, n. 1510, alleg. *C*);

m) il mod. Ci-124, contenendo un elenco dei trasporti effettuati per conto di imprese con treni speciali, con indicazione dei pesi, dei compensi di carico-scarico e delle tasse e diritti fissi, rientra tra i conti, note e fature soggette alla tassa graduata di bollo, di cui all'art. 3, n. 2, del R. decreto 12 ottobre 1915, n. 1510, alleg. *C;*

n) per reciprocità di trattamento, non sono soggette a bollo le fatture ed estratti di conto che pervengono dalle ferrovie estere, o che sono alle medisme trasmessi, in tutti i casi in cui si abbia appunto l'accennata reciprocità.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con decreti 21 e 22 luglio 1916, n. 141 e 140 del ministro della guerra sono state riammesse a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni le ditte Luigi Martinenghi fu Pompeo di Vigevano, fabbricante di calzature, e Campi di Bendinelli con sede in Genova, via Piacenza, n. 29, e per essa i suoi componenti signori Campi Francesco, Federico e Domenico fu Bendinelli esercenti commercio calzature.

Tali ditte erano state escluse da dette contrattazioni rispettivamente con decreti 30 giugno 1915, n. 160 e 23 marzo 1915, n. 108.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Viganò** Luigi - Manovale avventizio - Stazione Sesto S. Giovanni - Soldato di fanteria - morto il 30 marzo 1916.
- **Novo** Battista - Manovale avventizio - Stazione Bra - Caporale di fanteria - morto il 2 maggio 1916.
- **Taglietti** Lorenzo - Aiutante applicato avventizio - Stazione Brescia - Soldato di fanteria - morto il 20 maggio 1916.

(168046) - **Riva** Angelo - Frenatore - Deposito P. V. Milano S. - Soldato dei bersaglieri - morto il 16 giugno 1916.

(40817) - **Di Palma** Giuseppe - Applicato - Divisione Lavori Bari - Capitano di fanteria - morto il 29 giugno 1916.

(110162) - **Bartoli** Mario - Disegnatore - Servizio Lavori - Sottotenente fanteria - morto il 6 luglio 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(115448) - **Ciravegna** Francesco - Applicato-Controllo - Firenze - Sottotenente di fanteria - morto il 13 luglio 1916.

SENTENZE

Personale - Soprassoldi di località - Articolo 143 disposizioni competenze accessorie.

Agli effetti della corresponsione dei soprassoldi previsti dall'art. 143 *delle disposizioni sulle competenze accessorie annesse al regolamento del personale, la parola « località » non si identifica con quella di « comune » permodochè gli agenti i quali non abbiano la loro residenza di servizio in una delle località tassativamente considerate nelle tabelle, ma in stazioni o tratti di linea al di fuori di dette località, non possono pretendere il soprassoldo in parola solo per il fatto che il luogo di loro residenza faccia parte dello stesso « comune » della località classificata.*

TRIBUNALE DI LIVORNO (appello) - Sentenza 22-29 maggio 1916 - (*Est.* Petroncelli) - Nardi ed altri contro FF. SS.

DIRITTO.

Gli Attori si dolgono che il pretore, identificando il significato della parola « località » contenuta nel Regolamento del personale delle FF. SS. sulle competenze accessorie, approvato con R. D. 22 luglio 1906, colla parola « stazione » abbia ritenuto applicabile al caso il secondo capoverso dell'art. 143 di detto Regolamento, mentre, secondo essi appellanti, la parola « località » deve identificarsi con la parola « comune » e, per conseguenza, deve al caso loro dirsi applicabile il primo capoverso dell'articolo medesimo. La questione è posta dunque nettamente e per risolverla occorre ricordare le disposizioni del citato Regolamento nella loro precisa lettera.

L'art. 142 così suona: « Agli agenti ai quali sono assegnate le residenze indicate nella tabella A, B, C e D si concedono i soprassoldi di località che nelle tabelle stesse sono specificati, salvo le limitazioni e con le norme di che ai seguenti articoli del presente capitolo ». E l'art. 143: « I soprassoldi di località sono dati al personale di tutti i servizi addetto agli uffizi, alle stazioni, ai depositi, alle officine, ai magazzini ed agli altri impianti ferroviari posti nelle località indicate nelle tabelle. Al personale di mantenimento e sorveglianza delle linee, assegnato in modo fisso al servizio dei tratti di linea contigui alle località considerate nelle tabelle, ma non compresi fra stazioni od altri impianti di una località medesima, potrà essere esteso il trattamento stabilito per il personale residente nella località cui il tratto di linea è contiguo o esserne usato altro che sia giudicato più corrispondente alle condizioni locali; ciò per deliberazione del Comitato di amministrazione, il quale stabilirà fino a quale distanza dalle stazioni che godono il soprassoldo questo potrà al personale della linea esser dato ».

Gli Attori non dicono espressamente in quale luogo essi prestino servizio, ma dai loro ragionamenti si desume che lo prestino nel tratto ferroviario Antignano-Ardenza ed i fogli matricolari e gli altri documenti presentati dalla Amministrazione convenuta e non impugnati *ex adverso*, ciò pienamente confermano con le precise indicazioni in essi contenute.

Ai fini della causa, per altro, e per quanto appresso si dirà, non occorre sapere il punto preciso della linea nel quale ciascuno prestò servizio, bastando stabilire che tutti lo prestarono su territorio del comune di Livorno, ma al di là della casa cantoniera al km. 25.699 verso Vada.

Gli Attori dunque sostengono che, appartenendo essi al personale assegnato in modo fisso ad un tratto di linea che congiunge due stazioni (Antignano e Ardenza) della medesima località « Livorno » considerata nella tabella C, abbiano diritto, pel capoverso primo dell'art. 143 del Regolamento, al soprassoldo di 3ª categoria assegnato alla località stessa. L'Amministrazione ferroviaria invece rileva che le località Antignano e Ardenza non sono comprese di per sè stesse nella tabella e non potevano esserlo perchè le rispettive stazioni, quando fu approvato il Regolamento 22 luglio

1906, non esistevano neppure e quindi il tratto di linea che le congiunge non può essere classificato, a mente del prmo capoverso dell'art. 143, ma che, se di qualche classifica agli effetti del soprassoldo, quel tratto è suscettibile, non può essere che la classifica di cui all'ultima alinea dell'articolo stesso per la contiguità del detto tratto con la località « Livorno » considerata nella tabella. E giacchè il Comitato di amministrazione delle ferrovie con deliberazone 18 agosto 1910, n. 64, versata in atti, stabilì che fosse esteso il soprassoldo di località di 3ª categoria al personale assegnato al tratto della linea Livorno-Vada immediatamente contiguo a Livorno e fino alla casa cantoniera al km. 25.699 e giacchè i ferrovieri attori risiedono tutti appunto al di là di quella casa cantoniera, verso Vada, così — concludono le Ferrovie — non può ad essi competere alcun soprassoldo.

Ma gli Attori replicano che il tratto cui essi sono assegnati congiunge due stazioni (Antignano-Ardenza) della medesima località « Livorno », giacchè « località » deve equivalere a « Comune » e che quindi a loro spetta il soprassoldo. Si dolgono perciò della sentenza del pretore che nella motivazione evidentemente respinge la loro tesi.

Ora sembra al Tribunale che gli appellanti cadano manifestamente in errore. Il Regolamento delle competenze accessorie da corrispondersi al personale ferroviario, non parla mai di « Comune », ma sempre di « località » e ciò è naturale dati gli scopi cui il Regolamento è diretto, i quali non implicano nessuna necessità di riferirsi alla circoscrizione territoriale amministrativa. Si tratta invece di maggiori compensi assegnati al personale in considerazione del disagio, dell'eccezionale responsabilità o del pericolo per la salute o dell'eccessivo costo della vita o di altri inconvenienti che importa il servizio in determinanate località ed è logico che a tutto ciò rimanga estranea la circostanza che tali località appartengono ad uno più che ad altro Comune. Anche la parola « residenza » che pur si vede usata nel Regolamento stesso, va intesa come l'espressione del fatto naturale del risiedere nelle « località » contemplate nelle tabelle e non già nel suo ordinario significato giuridico. Non è il caso dunque di far richiamo agli articoli 16 e 17 del Codice civile, nè di parlare, pei trasferimenti degli agenti ferroviarii da una località ad un'altra, della doppia

dichiarazione all'Ufficio di Stato Civile, prescritta dalla seconda di tali disposizioni del Codice. E non si dica neppure, come fanno gli appellanti, che la nostra lingua limpida e duttile, nelle disposizioni regolamentari delle FF. diventi aspra, confusa ed oscura, ma si riconosca invece che se il Règolamento 22 luglio 1906 ha parlato di « località » invece che di « Comune » ha usato parola precisa e perfettamente corrispondente al concetto che intendeva esprimere.

Che poi non si possa identificare la « località » col « Comune » emerge anche dal fatto che nelle stesse tabelle si vedono spesso tenute distinte e talvolta diversamente classificate località varie dello stesso Comune, come per quello di Milano le località Rogoredo e Bovisa e per quello di Roma le località Ciampino, Prenestina e Portonaccio. Mentre, all'opposto per le località Napoli (Taeblla A) si credette necessaria l'aggiunta: « comprese le Officine Granili » che notoriamente sono nel comune di Napoli e, per la località San Giovanni a Teduccio, si credette necessaria l'aggiunta: « comprese l'Officine di Pietrarsa » che pure sono nel comune di San Giovanni.

La parola « località » dunque è usata nel Regolamento semplicemente nel suo comune significato di « luogo ».

E quindi dal fatto che il tratto ferroviario Ardenza-Antignano scorra il territorio del comune di Livorno e sia anzi compreso nella nuova cinta daziaria di questa città, non possano gli Attori trarre buon argomento per pretendere il soprassoldo stabilito per la località Livorno. E giacchè resulta dalla documentazione, e nessuno lo contesta, che la residenza di ciascuna di essi è fuori il limite segnato dalla casa cantoniera al km. 26.699 — oltre il quale, per eliberato del Comitato d'amministrazione, non è più dovuto soprasoldo — così il soprassoldo stesso non può loro spettare neppure per ragione di contiguità alla località Livorno segnata in tabélla; tesi questa che, per altro, non hanno mai gli Attori sostenuto, neppure in via subordinata. Deve quindi riconoscersi che il ragionamento del pretore fu esatto ed essendo stata in appello fornita la prova del luogó preciso di residenza degli Attori, che in prima istanza mancava, può oggi il Tribunale pronunciare definitivamente nel merito, giusta istanza delle parti, rigettando la domanda attrice e condannando, per conseguenza, gli Attori, fattisi appellanti, nelle spese di questo giudizio, onorari di avvocato compresi, ecc.

Personale - Promozioni di grado - Merito ed anzianità - Articolo 18 Regolamento del personale.

Il principio generale contenuto nell'art. 4 della legge sullo stato degli impiegati civili in ordine al requisito del merito assoluto nelle promozioni di grado, non è applicabile, neppure come criterio interpretativo, alla disposizione racchiusa nell'art. 18 del R. P. in forza della quale la scelta dei promovibili deve seguire ed essere contemperata col duplice riguardo al maggior merito e all'anzianità.

L'elemento dell'anzianità considerato o come criterio sussidiario o come criterio concorrente, non può comunque nella selezione della graduatoria di merito costituire elemento di preminenza, perchè diversamente al criterio del merito relativo o comparativo rimarrebbe sostituito l'altro del merito non differenziato, ossia del merito assoluto.

Le istruzioni emanate dalla Direzione Generale per la preparazione delle proposte di promozione, contengono un metodo di valutazione rispondente al senso del predetto art. 18 e che necessariamente deve essere compiuta attraverso i vari organi direttivi dell'azienda ferroviaria senza che ciò costituisca un eccesso di potere, una menomazione cioè della libertà di azione e di giudizio del Consiglio di amministrazione chiamato dalla legge a deliberare sulle promozioni.

CONSIGLIO DI STATO, IV SEZIONE. — Decisione 22 giugno 11 luglio 1916 (*Est.* Fucino) - Ing. Fedele c. Ferrovie Stato.

DIRITTO.

Considerato che la questione in esame verte sullo art. 18 del regolamento 22 luglio 1906 n. 417 pel personale delle ferrovie dello Stato, quale articolo ha, per le promozioni di grado, una formula ben diversa da quella adoperata dall'art. 4 della legge sullo stato degli impiegati civili. Infatti, in questo si dice che le promozioni di grado si conferiscono esclusivamente per merito, mentre in

quello è detto che le promozioni di grado si fanno a scelta fra gli agenti più meritevoli, tenuto conto anche della anzianità. A fronte delle notevoli differenze di testo tra le due disposizioni, non può affermarsi che l'interpretazione dell'art. 18 del regolamento sia intimamente legata con quella dell'art. 4 della legge; onde non si vede come la difformità rilevata tra le due decisioni 28 febbraio 1913 in causa Valboni e 14 ottobre 1915 in causa Pavoni pronunziate da questo Collegio sulla portata dello stesso art. 4 si rifletta sulla questione sollevata con l'attuale ricorso. E quindi manca la ragione di fare luogo, in questo caso, al chiesto rinvio della discussione della controversia all'adunanza plenaria.

Riguardando in sè stesso l'art. 18 del detto regolamento, è perspicuo che con l'espressione *più meritevoli,* presa nel suo naturale significato si accenna nettamente al concetto di superiorità e, di comparazione. E siccome la disposizione dice pure che si deve tener conto anche dell'anzianità così la scelta non può non intendersi nel senso che segua col duplice riguardo al maggior merito o merito comparativo ed all'anzianità. Ma pur ammettendo che questa non sia un criterio meramente sussidiario e che i due criteri debbano invece essere concorrenti, non può giungersi fino al punto di ritenere che la scelta sia fatta in guisa da mantenere nei prescelti l'ordine di anzianità, essendo intuitivo che il maggior merito non può costantemente procedere di pari passo con l'altro requisito, onde, secondo la tesi del ricorrente stante l'assoluta diversità fra i due termini, al criterio del merito relativo o comparativo testualmente voluto dallo art. 18, rimarrebbe di necessità sostituito l'altro del semplice merito non differenziato ossia del merito assoluto: con che non s'interpreterebbe, ma si cambierebbe il precetto regolamentare.

I due criteri, pertanto, debbono essere contemperati per rendere attuabile la detta disposizione.

Dalle istruzioni della Direzione generale delle ferrovie dello Stato al Servizio delle costruzioni cui l'ing. Fedele appartiene, rilevasi come in apposite conferenze di funzionari presso la Sede Centrale siasi praticamente esplicato il criterio della anzianità nella preparazione delle proposte delle promozioni di grado.

Innanzi tutto fu fissato il minimo di tre anni di anzianità nel grado, per la promovibilità del personale degli Uffici. Lo scrutinio

si limitò al gruppo degli agenti compresi nella prima terza parte del rispettivo ruolo di anzianità preso nel suo complesso, salvo oltrepassare il terzo se ciò fosse stato necessario per trovare il numero dei posti da coprire, purchè non si discendesse, per il personale degli Uffici al disotto del minimo anzidetto. Di poi, tenuto conto delle note informative, delle notizie fornite e dei pareri espressi dagli intervenuti alla conferenza, si dovettero valutare gli agenti, uno per uno, a principare dal meno anziano, allo scopo di formare una prima lista di agenti idonei per il grado superiore.

Formata questa lista, si dovè far luogo alla comparazione del merito individuale di ciascun agente, per concretare, sulla valutazione esclusiva del merito personale, a prescindere da qualsiasi coefficiente di anzianità, una vera e propria grduatoria di merito. Dopo, infine, ultimate le conferenze, il Capo del Servizio provvedendo anche a dare il giusto valore alla anzianità di ogni candidato, ebbe a formulare le sue concrete proposte di promozione di grado da inviare al Direttore generale.

Nel caso in ispecie resulta che, formata la graduatoria di merito degli Ispettori capi, comprendenti tredici individui, la Direzione generale reputò equo, per il Servizio delle costruzioni, di tener conto dell'anzianità, fermandosi al candidato ing. Hannau che, fra i tredici, era l'ottavo in ordine di anzianità.

E fra i primi otto, secondo lo stesso ordine furono, scelti in base alla detta graduatoria, i tre più meritevoli per coprire altrettanti posti di Capo divisione. Talchè l'ing. Fedele, sebbene fosse il secondo fra i più anziani, rimase escluso, perchè era l'ottavo nella graduatoria di merito, e per ragioni inverse, l'ing. Menoni. quantunque terzo per merito, venne pure lasciato fuori, essendo il nono per anzianità, mentre fu prescelto l'ing. Marone, che era il sesto per merito, ma il terzo dei più anziani .

Ora, nella procedura così seguìta, non può a meno di riconoscersi che l'elemento dell'anzianità è stato tenuto in debita considerazione ed ha spiegato efficacia conciliabilmente col criterio del maggior merito. Il metodo adottato conduce a scegliere i più meritevoli fra i meritevoli compresi nel gruppo dei più anziani, e contempera congruamente i due coefficienti dell'anzianità e del maggior merito, facendoli funzionare in modo simultaneo, secondo il senso dell'art. 18 del regolamento. Nè occorre dire che l'estimazione

del merito in genere, come quella del merito relativo, non possono formare oggetto di sindacato in questa sede.

Tutto ciò dimostra che non sussiste la denunziata violazione del mentovato articolo. E dimostra altresì che, qualunque sia la prevalente interpretazione dell'art. 4 della legge sullo stato degli impiegati civili, se debba, cioè, seguirsi il criterio del merito assoluto che non ha riguardo ai più meritevoli, o quello del merito relativo che non ha riguardo ai più anziani, la disposizione dell'art. 18 del regolamento rimane pur sempre a sè, con una portata sua propria, dacchè stabilisce un sistema intermedio, un sistema misto, nel quale sono trasfusi l'uno e l'altro criterio.

Onde la disposizione stessa, diversa com'è da quella dell'art. 4 della posteriore legge anzidetta, deve continuare ad applicarsi in forza del successivo art. 58. Nè vi sarebbe nemmeno ragione che il principio generale formulato nello art. 4 della legge fornisce il criterio interpretativo della speciale disposizione regolamentare quando si ponga mente al ben diverso ordinamento del personale ferroviario, in confronto a quello delle altre amministrazioni dello Stato.

Considerato, in ordine all'eccesso di potere dedotto col secondo motivo del ricorso, che le mentovate istruzioni della Direzione generale delle ferrovie dello Stato al Servizio delle costruzioni, escludono che nelle promozioni del 1915 in cui non fu compreso l'ingegnere Fedele siansi applicati due diversi criteri dipendenti da opposte interpretazioni dell'art. 18 del regolamento.

Può bensì esservi stata una varietà di misura nella valutazione dell'anzianità a seconda dei diversi gradi della gerarchia ferroviaria, ma questa è una facoltà di apprezzamento consentita dalla generica dizione dello stesso art. 18, e che è ragionevole sia lasciata all'Amministrazione, essendo intuitivo che il valore di quel requisito non può essere identico per tutti i numerosi gradi, dagli infimi ai più alti;

Considerato che neppure ha consistenza l'altro eccesso di potere configurato nel senso che ad organi diversi dal Consiglio di Amministrazione siasi attribuita la facoltà di conoscere e proporre in materia di promozioni. Infatti, trattandosi di provvedimenti da prendere per un sì numeroso personale come quello ferroviario, che tanto differisce per gradi ed attribuzioni, è naturale che siano

raccolti, ordinati e sottoposti, attraverso i vari organi direttivi dell'azienda, ad una reiterata vagliatura, tutti gli elementi da valutarsi dal Consiglio di amministrazione che, giusta l'art. 6, n. 10 della legge 7 luglio 1907, n. 429, deve deliberare le promozioni. E si comprende anche che, per sempre più agevolare il gravoso còmpito del Consiglio gli siano presentate proposte concrete. Questo concorso degli Uffici, mentre serve a fornire al Consiglio i dati elementari indispensabili che esso, ad ogni modo, dovrebbe procurarsi a mezzo degli stessi Uffici, non menoma nel Consiglio la libertà d'azione e di giudizio, e non toglie che esso deliberi con piena cognizione. Nè potrebbesi in questa sede sindacare i modi con cui il Consiglio perviene a formare il suo convincimento.

P. Q. M. — La Sezione rigetta il ricorso.

Errata-corrige

In calce a pag. 201, Parte IV, del *Bollettino* (n. 32) — massima in causa Bufaletti — rettificare TRIBUNALE DI ROMA in CORTE APPELLO DI ROMA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 35

31 AGOSTO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, agosto 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Decreto Luogotenenziale 9 *luglio* 1916, *n.* 875, *relativo al trattamento da farsi agli impiegati e pensionati dello Stato, agli insegnanti delle scuole primarie amministrate dal consiglio scolastico provinciale e agli avventizi in servizio dello Stato che trovansi sotto le armi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo di poteri straordinari per la guerra;

Visti il R. decreto-legge 13 maggio 1915, n. 620, e i decreti luogotenenziali 17 giugno 1915, n. 982 e 983, 11 luglio 1915, n. 1064 e 12 settembre 1915, n. 1393, riguardanti il trattamento economico da farsi agli impiegati, agli insegnanti delle scuole primarie amministrate dal consiglio scolastico provinciale, e ai pensionati dello Stato che siano sotto le armi;

Riconosciuta la necessità di disciplinare alcuni casi speciali non contemplati nelle suddette disposizioni legislative;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Presidente dei ministri e degli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli impiegati e i pensionati dello Stato, compresi quelli delle ferrovie di Stato, gli insegnanti delle scuole primarie amministrate dal Consiglio scolastico provinciale e gli avventizi in servizio dello

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 luglio 1916, n. 175.

Stato, compresi quelli delle ferrovie di Stato, che trovinsi in servizio militare volontario e cioè che si trovino comunque sotto le armi senza che vi siano stati chiamati di autorità, sono da considerarsi come richiamati agli effetti del decreto luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064.

S'intendono esclusi dalla disposizione del comma precedente, coloro che si arruolano volontariamente per soddisfare in anticipazione i loro obblighi di leva, per i quali è da applicarsi il trattamento stabilito per i chiamati alle armi per soddisfare gli obblighi di leva.

Art. 2.

Gli impiegati e i pensionati dello Stato compresi quelli delle ferrovie di Stato e gli insegnanti delle scuole primarie amministrate dai Consigli scolastici provinciali, richiamati sotto le armi come soldati o caporali che durante il servizio militare abbiano ottenuto od ottengano la promozione a sottufficiale o la nomina ad ufficiale, hanno diritto a percepire oltre le competenze militari del nuovo grado, gli assegni civili per i primi due mesi dalla data della promozione al grado stesso.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma addì 9 luglio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

Boselli — Meda — Bissolati — Fera — Arlotta — Orlando — Corsi — Sacchi — Colosimo — Ruffini — Bianchi — Morrone — Carcano — Sonnino — Comandini — Bonomi — Scialoia — Raineri — De Nava.

Visto il guardasigilli: Sacchi.

Ordine di servizio N. 167. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Adria-Piove.

(Vedi Ordine di servizio N. 154-1916)

A modificazione del punto 19 dell'ordine di servizio n. 154-1916 ed in relazione anche alle disposizioni di cui al punto 11 dell'ordine di servizio n. 122-1916, le tasse minime per spedizione dei trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Ord., relative al percorso della ferrovia Adria-Piove, devono applicarsi nella misura della metà.

Avvertesi inoltre che devono essere così rettificati i prezzi per capo per il trasporto dei cani indicati nell'allegato *D* all'ordine di servizio n. 154-1916 suddetto:

Cavarzere . . . . . L. 0.270
Piove . . . . » 0.737

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 168. (M.).

Estensione del servizio merci ed impianto segnali di protezione nella fermata di Stroncone.

Dal giorno 1° settembre 1916 la fermata di *Stroncone* sulla linea Terni-Sulmona, ora ammessa ai servizi viaggiatori, bagagli, cani e grande velocità (pei colli non superanti i kg. 50 ciascuno, senza limitazione di peso per ogni singola spedizione) ed al servizio dei telegrammi privati, verrà abilitata al predetto servizio a grande velocità pei trasporti senza limite di peso com-

posti di colli non superanti i 100 kg. ciascuno, ed ammessa con l'identica restrizione anche ai trasporti a P. V. Ordinaria in servizio interno e cumulativo italiano.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume «« Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » a pag. 59, di fronte al nome della detta fermata, nella colonna 8 il richiamo (1) dovrà essere sostituito col richiamo (2) e nella colonna 10 dovrà esporsi la lettera O col richiamo (2).

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio — parte seconda — (edizione 1° aprile 1916) » a pag. 10 di fronte al nome di Stroncone si dovrà sostituire l'indicazione LG con l'altra LO-a e nel libro-orario del Compartimento di Ancona cancellare il segno ×.

A protezione della predetta fermata, sono stati impiantati due semafori di 2ª categoria situati, quello verso Aquila a m. 834 e quello verso Terni a m. 500 dall'asse del F. V., entrambi a destra dei treni ai quali comandano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 169. (M. e C.).

Trasformazione in stazione della fermata di Manzano.

Dal giorno 6 luglio 1916 la fermata di *Manzano*, sulla linea Udine-Cormons, è stata trasformata in stazione ed ammessa, oltre che al servizio movimento, a tutti i trasporti a carro completo effettuati in conto corrente dall'Autorità militare, esclusi i veicoli ed il bestiame.

Per quanto riguarda il servizio viaggiatori, bagagli e cani la stazione di *Manzano* continuerà ad essere esercitata, come attualmente con le norme in uso per le case cantoniere.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 34, al nome di Manzano si dovrà depennare la caratteristica di casa cantoniera e di contro nelle colonne 8, 10 e 13 si dovranno esporre rispettivamente le lettere G (11) O (11) S, riportando in calce la annotazione seguente:

(11) Limitatamente ai trasporti a carro completo eseguiti in conto corrente dall'Autorità militare.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (parte seconda), a pagina 6, di contro a nome di Manzano, da considerarsi in carattere minuscolo, si dovrà cancellare la *stelletta* ed esporvi il richiamo (30) riportando a pagina 11 la corrispondente nota:

(30) Manzano. — Ammessa ai trasporti a G. V. e P. V. O. a carro completo effettuati in conto corrente dall'Autorità militare.

Infine in tutte le altre pubblicazioni di servizio, in cui trovasi riportato il nome di Manzano, si dovrà al nome stesso depennare la caratteristica di « Casa cantoniera ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 170. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Barbaresco.

Dal giorno 4 settembre 1916 sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore, verrà aperta all'esercizio fra le stazioni di Neive e di Alba la fermata di Barbaresco, dotata dei seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 61+124 a destra;

binario tronco, allacciato a quello di corsa in corrispondenza al Km. 61 + 159 con deviatoio incontrato di punta dei treni dispari;

segnali di protezione, due semafori di II categoria collocati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza della punta del predetto deviatoio di m. 1290 quello verso Neive e di m 1010 quello verso Alba, preceduti rispettivamente a m. 387 e m. 890 da segnale di rallentamento fatto a mano dal personale di vigilanza;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 4115 con la chiamata BR.

La manovra dei segnali è collegata a quella del deviatoio di allacciamento del binario tronco e della sbarra di sicurezza impiantata su questo in corrispondenza della traversa limite.

La fermata di Barbaresco viene ammessa ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione, a quelli di merci a grande velocità per le spedizioni fino al massimo di Kg. 500 e costituite da colli non eccedenti ciascuno il peso di Kg. 100, ed infine ai trasporti a piccola velocità ordinaria soltanto a carro completo, esclusi i veicoli ed il bestiame, con abbligo alle parti di provvedere al carico ed allo scarico verso abbuono della quota stabilita dalle vigenti tariffe.

La fermata di Barbaresco effettuerà il versamento dei suoi introiti alla Cassa Compartimentale di Torino ogni cinque giorni con la periodicità di cui la lettera *E* dell'elenco annesso all'ordine di Servizio n. 184 - 1913.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (Edizione Giugno 1914), nell'Elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1 maggio 1915) nel Prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo e nei prontuari manoscritti in uso presso le stazioni e gli uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte di cui all'allegato al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 170-1916.

Nella « Prefazione generale (parte II) all'orario generale di servizio » a pag. 3, fra Baranello e Barbariga, aggiungere:

Barbaresco . . . L O / T / 20 /

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (volume I, edizione giugno 1914) aggiungere:

A pag. 12 fra Baranello e Barbariga:

Barbaresco / Alessandria-Cavallermaggiore / Torino 6°-Alessandria / Cuneo /24/V/B/G (11)/A(12)/O(12)/—/—/S/—/—/—/

Riportare in calce alla stessa pag. 12 le seguenti annotazioni:

(11) Limitatamente ai trasporti non eccedenti i 500 Kg. e costituiti da colli non eccedenti ciascuno il peso di Kg. 100.

(12) Limitatamente ai trasporti a carro completo con obbligo alle parti di provvedere al carico ed allo scarico verso abbuono della quota stabilita dalle vigenti tariffe.

A pagina 73 nella tabella (24) Linee del Monferrato, fra Neive ed Alba inserire:

Barbaresco con le seguenti distanze:

Stazione		Km.	Stazione		Km.
Alessandria	Km.	62	Calosso Cast. Tinella	Km.	16
Cantalupo	»	54	Costigliole d'Asti	»	13
Oviglio	»	49	Castagnole Lanze	»	9
Bergamasco	»	44	Neive	»	5
Bruno	»	41	Alba	»	6
Castelnuovo Belbo	»	39	Mussotto	»	8
Incisa Belbo	»	36	Monticello Alba	»	12
Nizza Monferrato	»	32	S. Vittoria	»	16
Calamandrana	»	28	Bra	»	23
Canelli	»	23	Madonna del Pilone	»	31
S. Stefano Belbo	»	19	Cavallermaggiore	»	36
Costigliole (Motta di)	»	17	Serralunga Cereseto	»	60
Isola d'Asti	»	21	Ozzano Monferrato	»	65
Molini d'Isola	»	22	S. Giorgio Casale	»	68
S. Marzanotto	»	25	Casale Monferrato	»	75
Asti	»	30	Terranova Monferrato	»	83
Portacomaro	»	38	Terrasa	»	87
Castelalfero	»	42	Candia Lom.	»	89
Tonco Alfiano	»	45	Cozzo	»	91
Penango	»	48	Zeme	»	94
Moncalvo	»	53	Castel d'Agogna	»	99
Salabue	»	56	Mortara	»	103

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato, ecc., che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1 maggio 1915) » si dovrà a pag. 7, fra i nomi delle stazioni di Baranello e Barbariga, inserire:

Barbaresco /3/1/2/3/3/3/2/

Nel Prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) si dovrà fra i nomi di Baranello e Barbariga inserire:

Barbaresco	Nizza M.-Genova-Livorno C.	531	Nizza M.-Genova-Livorno C.-Roma	866	528-863

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

— A pag. 3, tra i nomi di Baranello e Barbariga, inserire:

Barbaresco 25/15 bis.

— A pag. 25 tra i nomi di Neive e di Alba esporre il nome della fermata di Barbaresco, nonchè la distanza e l'istradamento relativi, regolandosi come appresso:

Le stazioni delle linee Alessandria-Cavallermaggiore e Castagnole Lanze-Mortara dovranno rilevare la distanza per Barbaresco dalla tabella 24 a pag. 73 del Prontuario generale, completata come sopra è detto.

Le altre stazioni della Rete dovranno invece formarla aggiungendo km. 4 alla distanza esposta per Neive e km. 5 a quella esposta per Alba, e scegliendo poi quella che resulta più breve. L'istradamento dovrà essere quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Circolare N. 75. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Ordine di servizio N. 250-1909 e Circolare N. 40-1916).

A seguito delle comunicazioni fatte colla circolare n. 40 del corrente anno si riporta qui appresso l'elenco dei comuni dichiarati successivamente fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica.

Come allegato alla presente si pubblica poi l'elenco degli stabilimenti orticoli, scuole e giardini nazionali sottoposti a visita e trovati in regola con le disposizioni della Convenzione antifillosserica internazionale di Berna a tutto il 30 giugno c. a. il quale elenco sostituisce quello allegato *F* all'ordine di servizio n. 250 - 1909.

PIEMONTE

Provincia di Alessandria

Circondario di Alessandria - Fresonara.

LOMBARDIA

Provincia di Sondrio

Circondario di Sondrio - Teglio.

VENETO

Provincia di Udine

Circondario di Sacile - Budoia.

Provincia di Venezia

Circondario di Mirano - Pianiga.

TOSCANA

Provincia di Massa-Carrara

Circondario di Massa-Carrara - Carrara.

PUGLIE

Provincia di Foggia.

Circondario di Foggia - Stornara-Stornarella *.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 75 – 1916.

Elenco degli Stabilimenti orticoli, Scuole, Giardini

sottoposti a visita e trovati in regola con le disposizioni della Convenzione antifillosserica internazionale firmata a Berna il 3 novembre 1881, i quali, a tenore della dichiarazione aggiuntiva all'art. 3 della Convenzione stessa, firmata pure a Berna il 15 aprile 1889, possono spedire piante all'estero senza accompagnarle con l'attestato, rilasciato dall'Autorità del paese d'origine, prescritto dall'articolo stesso.

al 30 giugno 1916.

Num. d'ordine	Stabilimento, Scuola, Giardino	Comune	Provincia	Regione
1	Capra Ernesto	Casale Monferrato	Alessandria	Piemonte
2	Rovelli Fratelli	Pallanza	Novara	id.
3	Rovelli Enrico	id.	id.	id.
4	Bevilacqua Angelo	Belgirate	id.	id.
5	Maciacchini	id.	id.	id.
6	Gullino Benedetto	Torino	Torino	id.
7	Radaelli G. e I.	id.	id.	id.
8	Sonetto G. B. e Figli	id.	id.	id.
9	Roda M. e G. e Figli	id.	id.	id.
10	Orto Botanico della R. Università	id.	id.	id.
11	Valerio Agostino	id.	id.	id.
12	Ballini Virgilio e C.	S. Ilario Ligure	Genova	Liguria
13	Marsano Giov. Batt.	id.	id.	id.
14	Rapuzzi Giacomo	Nervi	id.	id.
15	Viacava Fratelli E. F.	id.	id.	id.
16	Montaldo Giovanni	Genova	id.	id.

Num. d'ordine	Stabilimento, Scuola, Giardino	Comune	Provincia	Regione
17	Montaldo Luigi	Pontedecimo	Genova	Liguria
18	Peirano Giacomo	Genova	id.	id.
19	Bagnasco Fratelli	Pieve di Sori	id.	id.
20	Raggio Carlo	Cornigliano Ligure	id.	id.
21	Neuhoff Stefano	Borghetto S. Nicolò	Porto Maurizio	id.
22	Neuhoff Stefano	Bordighera	id.	id.
23	Scotti Luigi	Oneglia	id.	id.
24	Società Fondiaria Lionese	Ospedaletto	id.	id.
25	Winter Lodovico	Bordighera	id.	id.
26	Ferrari Nicola	Ponte S. Pietro	Bergamo	Lombardia
27	Cavalleri Natale	Como	Como	id.
28	Mauri G. B. e Figli	Mariano Comense	id.	id.
29	Belluffi Fratelli	Canneto sull'Oglio	Mantova	id.
30	Albertini Giovanni	id.	id.	id.
31	Longone Angelo	Milano	Milano	id.
32	Beretta Fratelli	id.	id.	id.
33	Sada Giuseppe	id.	id.	id.
34	Ferrario Fratelli	id.	id.	id.
35	Ingegnoli Fratelli	id.	id.	id.
36	Tagliabue C. A.	id.	id.	id.
37	« Sao » Stabilimento Agro-Orticolo	Udine	Udine	Veneto
38	Gelli Luigi	Firenze	Firenze	Toscana

Num. d'ordine	Stabilimento, Scuola, Giardino	Comune	Provincia	Regione
39	Pucci Angelo	Firenze	Firenze	Toscana
40	Pucci Angelo	Brozzi	id.	id.
41	Baccetti Pasquale	Firenze	id.	id.
42	Bianchi Bianco	Pistoia	id.	id.
43	Bianchi Martino	id.	id.	id.
44	Lotti e Nerozzi	id.	id.	id.
45	Lotti Bartolomeo	id.	id.	id.
46	Fedi Raffaello	id.	id.	id.
47	Bartolozzi Paolo	id.	id.	id.
48	Giannini Giannino	id.	id.	id.
49	Del Ministro Benigno	Pescia	Lucca	id.
50	Del Ministro Arturo	id.	id.	id.
51	Sonnoli Attilio	id.	id.	id.
52	Bonelli Angiolo	id.	id.	id.
53	Del Ministro Guido	id.	id.	id.
54	Chiavacci Ferruccio	id.	id.	id.
55	Del Ministro Luigi	id.	id.	id.
56	Pacini Pietro	id.	id.	id.
57	Ercolini Marcello	id.	id.	id.
58	Ercolini Giulio	id.	id.	id.
59	Ercolini Alberto	id.	id.	id.
60	Del Ministro Pietro	id.	id.	id.

Num. d'ordine	Stabilimento, Scuola, Giardino	Comune	Provincia	Regione
61	D'Uliva Eugenio e Fratelli	Pescia	Lucca	Toscana
62	Ercolini Giovanni	id.	id.	id.
63	Orsi Cesare	id.	id.	id.
64	Ercolini Antonio	id.	id.	id.
65	D'Amato Fratelli	Napoli	Napoli	Campania
66	Kruepper Giuseppe	id.	id.	id.
67	Calabrese Fratelli	id.	id.	id.
68	Herb Max	id.	id.	id.
69	Piergrossi prof. G.	id.	id.	id.
70	Damman e C.	S. Giovanni a Teduccio	id.	id.
71	Allegra Antonio	Catania	Catania	Sicilia
72	Leanza Salvatore	id.	id.	id.
73	R. Giardino Coloniale	Palermo	Palermo	id.
74	R. Orto Botanico	id.	id.	id.

Comunicazioni.

Con riferimento alla comunicazione contenuta nel bollettino ufficiale n. 46-1912, riguardante il resoconto della sottoscrizione « per la flotta aerea d'Italia » fra il personale delle ferrovie dello Stato, si trascrive qui appresso la lettera che il colonnello comandante d'Areonautica (Aviatori) ha, in data 30 luglio u. s., indirizzata a questa Direzione. Si avverte poi che la *targa ricordo* a cui accenna la lettera medesima viene conservata presso il Servizio segretariato.

« Le eccezionali circostanze in cui si trova il nostro Paese impediscono che l'Amministrazione militare compia quanto aveva divisato di fare in onore dei generosi oblatori della sottoscrizione nazionale per la flotta aerea.

« Era infatti nel desiderio dell'Amministrazione militare di dare forma solenne ad una manifestazione ufficiale che esprimesse la sua viva riconoscenza e l'intimo compiacimento per la feconda ed elevata opera compiuta dai sottoscrittori ed additasse al plauso della Nazione la nobiltà degli intendimenti da essi perseguiti e raggiunti.

«Ma il grave momento attuale, vuole che tutta la attività individuale e collettiva, sia diretta al pratico raggiungimento dei fini pei quali l'Italia nostra si è schierata nell'arduo cimento. Onde è opportuno differire ogni manifestazione ed ogni atto che non risponda direttamente agli urgenti bisogni, ai quali tutti diamo opera pel raggiungimento rapido e sicuro di una pace onorata e per la attuazione dei destini della Patria.

« Perciò l'Amministrazione militare deve, suo malgrado, rinunciare a dar forma solenne all'espressione di grande riconoscenza da cui si sente animata e si limita per ora all'invio delle *Targhe-ricordo* che sono la copia di quelle applicate agli apparecchi, affidando allo scritto i sentimenti della più viva gratitudine verso la S. V. Ill.ma.

« Nelle gesta eroiche dei nostri valorosi aviatori, piloti instancabili i quali ogni giorno danno nuove prove fulgide di valore, di abnegazione e di sacrificio per una più grande Italia, vedano con orgoglio i nobili sottoscrittori la prova più tangibile e pratica degli ottimi frutti della loro iniziativa.

« Coll'augurio fervido che la nuova arma aerea, oltre che additare all'ammirazione del mondo il valore italiano, contribuisca al raggiungimento delle aspirazioni nazionali, a nome dell'Amministrazione militare esprimo alla S. V. Ill.ma i sensi della massima deferenza e considerazione ».

« *Il colonnello comandante d'Aeronautica (Aviatori)*

A. MAGGIORELLI ».

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

Ordine di servizio N. 9[v] (M. T. C.).

Vendemmia 1916.

1. Disposizioni generali. — Per i trasporti inerenti alla prossima vendemmia dovranno essere osservate le disposizioni seguenti le quali, in quanto modificano le ordinarie prescrizioni relative ai trasporti, sono state stabilite dalla Direzione dei Trasporti del R. Esercito, in virtù del R. decreto 15 aprile 1915 n. 672.

Dovranno inoltre essere osservate le speciali prescrizioni che saranno diramate dalle Divisioni Movimento, per quanto può interessare singolarmente le rispettive circoscrizioni.

2. Accettazione dei recipienti vuoti - Indirizzi - Marche. — I recipienti destinati al trasporto delle uve e del mosto dovranno essere in buona condizione e muniti di marche, numeri ed indirizzi, a tenore dell'articolo 95 delle tariffe.

Le marche consisteranno in almeno due lettere dell'alfabeto ed in un numero progressivo, in caratteri bene appariscenti, scolpiti o impressi in modo indelebile sulle pareti o sui fondi dei recipienti. Le marche vecchie dovranno, a cura dei mittenti, essere raschiate completamente, anzichè annullate con un tratto di pennello.

L'indirizzo dovrà essere solidamente applicato con colla o con chiodi sui recipienti di legno od attaccato a tavolette di legno o a pezzi di cuoio assicurati con robusta funicella ai recipienti di altro genere.

Le marche ed i numeri dovranno essere segnati con tutta precisione sui documenti di trasporto, sui quali dovrà essere altresì indicata la vera qualità dei recipienti, cioè se botti, barili, tinozze, tini, bigonce, ceste, cestoni, casse, ecc., esclusa quindi ogni indicazione generica.

Si dovranno sempre applicare ai colli trasportati a G. V. le prescritte etichette, avendo cura di togliere quelle che abbiano servito in precedenti viaggi.

I recipienti vuoti saranno accettati soltanto in porto affrancato.

3. Chiusura delle botti e dei barili. — Le botti, i barili e gli altri recipienti contenenti mosto od uva pigiata con mosto non dovranno essere scoperchiati.

Saranno ammessi recipienti a pareti semplici, purchè non interamente riempiti e non completamente tappati, ma muniti di un cannello sporgente, ovvero di altri apparecchi (quali quelli delle Ditte Ottavi e Ugo Bessi) atti a dar sfogo ai gas derivanti dalla fermentazione.

4. Responsabilità - Dichiarazione di garanzia. — I trasporti vengono accettati a tutto rischio e pericolo dello speditore; perciò l'Amministrazione declina ogni e qualunque responsabilità per alterazioni, ammanchi, deterioramenti, avarie e dispersioni, a meno che non sia provato che i danni derivino da colpa dell'Amministrazione medesima.

Non potranno però in nessun caso essere attribuiti a colpa dell'Amministrazione i danni che possano derivare alla merce in dipendenza delle condizioni in cui la medesima si trova all'atto della spedizione o del modo col quale è stata caricata; epperciò lo speditore dovrà rilasciare le prescritte dichiarazioni di garanzia, così formulate:

« *Il sottoscritto esonera l'Amministrazione ferroviaria da ogni* « *responsabilità per mancanza o spandimento del contenuto dei* « *fusti, in causa di spostamento dei medesimi viaggianti aperti o* « *non completamente tappati* », ovvero « *per ogni danno, in caso* « *di spostamento o di urti al contenuto e ai recipienti caricati* « *anormalmente per sua volontà, obbligandosi anche a rispondere* « *del proprio per i danni che per la stessa causa può subire il* « *carro* », ovvero « *per mancanza o spandimento di liquido e per* « *il danno ai recipienti vuoti in seguito a spostamento o capovol-* « *gimento dei medesimi viaggianti aperti o non completamente* « *tappati e non caricati normalmente per volontà sua, obbligan-* « *dosi anche a rispondere in proprio pel danno che potesse subire* « *il carro* », ovvero « *pei danni che possano derivare dal fatto che* « *la merce è stata caricata bagnata di acqua piovana o in condi-*

« *zioni di troppa maturanza, o di appassimento per essere stata*
« *vendemmiata troppo tempo prima della spedizione o per altre*
« *circostanze che risultassero all'atto della spedizione* ».

5. Tenuta in evidenla del movimento dei trasporti vendemmiali. — Per tutta la durata della vendemmia, le stazioni dovranno tener costantemente in evidenza l'esatto movimento dei carri d'uva e mosto, e di recipienti vuoti, in partenza, in arrivo ed in transito, ed accertarsi, in fine di ogni giornata, che nessun trasporto vi si trovi in ritardo.

Qualora qualche carro risultasse in ritardo, le stazioni dovranno aver cura di inoltrarlo coi treni merci più rapidi e, occorrendo, anche coi treni viaggiatori.

6. Domanda e fornitura dei carri. — Le domande di materiale dovranno essere limitate al quantitativo occorrente per il carico di un giorno; nè dovranno accettarsi, per uno stesso giorno, richieste dagli speditori per una quantità di carri superiore alla potenzialità dei binari di carico.

Non si dovrà esigere caparra per la domanda dei carri.

Nell'ordine di precedenza per la fornitura dei carri, di cui la circolare gialla n. 13-1916 del Servizio Movimento, i trasporti inerenti alla vendemmia verranno immediatamente dopo le « giornaliere per i porti », cioè prenderanno il 3° posto.

Le stazioni, nella fornitura dei carri, dovranno aver riguardo oltrechè all'ordine di precedenza nelle domande, anche alla precedenza nella consegna della merce, ripartendo il numero dei carri disponibili in proporzione della merce presentata.

I trasporti di mosto ed uva fresca o pigiata con mosto in botti, tini, bigonce o navasse, sono ascritti alla categoria 7ª dell'All. 9 alle Tariffe e come tali vanno caricati in carri aperti senza copertone.

Spetta allo speditore, oltre che ad utilizzare recipienti non scoperchiati, a provvedere, ove lo creda, che la merce sia protetta con copertone privato o con altro mezzo adatto.

Tuttavia saranno forniti anche carri chiusi o carri aperti con copertone quando se ne abbiano di disponibili.

Quando vengono utilizzati carri chiusi, specialmente se trattisi di uva fresca in casse o ceste, si dovrà far presente allo spe-

ditore l'opportunità, nello stesso suo interesse, che i carri siano assicurati anche con piombi e preferibilmente con lucchetti proprî.

7. Uso dei carri-serbatoi privati. — Per i trasporti in carri-serbatoi privati, si richiamano le stazioni all'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento pei carri privati pubblicato coll'Ordine di servizio n. 83-1908.

Il carico del serbatoio dovrà essere compiuto a cura e spese del mittente e fatto in modo continuo e contemporaneo per tutte le bocche di carico, usando tutti i mezzi adatti per sollecitarlo.

Le operazioni di carico dovranno essere compiute in un periodo di tempo non superiore a ore 12 lavorative decorrenti:

a) nelle stazioni di deposito dei serbatoi, dal momento in cui il carro sarà posto nel punto di carico a disposizione della Ditta speditrice;

b) nelle altre stazioni, dal momento dello svincolo del serbatoio da parte della Ditta interessata.

Qualora il carico non sia ultimato entro il termine sopra indicato, come pure quando, ultimato il carico, i serbatoi sostassero per motivi attribuibili alle Ditte speditrici, sarà applicata una penalità di lire 1,00 per serbatoio e per ogni ora di ritardo.

Nel computo dei ritardi, dovranno trascurarsi quelli non eccedenti i 30 minuti; quelli invece che li oltrepassassero, saranno calcolati per un'ora.

Nel caso di giacenze superiori a due giorni, in luogo della predetta penalità, saranno applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle tariffe, quintuplicati a sensi dell'Ordine di Servizio n. 318 inserito nel Bollettino ufficiale n. 48 del 2 dicembre 1915.

Qualora nel termine di 12 ore, come sopra stabilito, il carico del serbatoio non sia stato iniziato, sarà applicata una penalità di L. 6.05 per serbatoio e per giorno, quintuplicata dopo i primi due giorni di giacenza del serbatoio vuoto.

Per le giacenze dei serbatoi carichi nelle stazioni destinatarie, si applicheranno i diritti di sosta stabiliti dalle vigenti tariffe, pure quintuplicati dopo i primi due giorni di sosta.

Nel caso di spedizioni di mosti e uve pigiate, a prevenire la dispersione della merce per effetto dell'aumento di volume prodotto dalla fermentazione, il riempimento dei serbatoi dovrà essere limitato ai 5/6 della loro capacità.

Durante il periodo della vendemmia non potranno essere dislocati serbatoi privati per deposito temporaneo in località diversa dalla loro sede fissa di deposito, senza preventiva autorizzazione della Divisione Movimento interessata.

8. CALZATOIE SPECIALI. — Per assicurare i fusti contenenti mosto caricati a cura del personale di stazione, si dovranno impiegare le calzatoie speciali di cui l'Ordine di servizio n. 151-1912, attenendosi alle norme contenute nella Circolare n. 53-1912.

9. CARICO DI RECIPIENTI VUOTI IN CARRI CHIUSI. — Qualora i recipienti vuoti destinati a stazioni poste nelle zone vinicole delle Puglie, vengano caricati in carri chiusi e non riesca possibile il carico di una spedizione in un solo carro, mentre questa potrebbe essere contenuta tutta in un carro aperto, si dovranno impiegare due carri chiusi anche se utilizzati incompletamente. Per questi due carri dovranno compilarsi due distinte lettere di porto e due fogli di scorta; ma agli effetti della tassazione dovranno considerarsi come facenti parte di una stessa spedizione, e ciò allo scopo di permettere agli speditori di fruire dei prezzi della serie F della tariffa speciale N. 111 P. V.

Per norma delle stazioni e degli Uffici di controllo, si dovrà praticare la seguente annotazione sulla lettera di porto del secondo carro: « *Parte e complemento della spedizione n. . . . . del. . . . caricata nel carro*, (serie e numero) ».

Sulla lettera di porto del primo carro si dovrà pure accennare alla parte di spedizione caricata nel secondo.

10. TRASPORTI DI UVA FRESCA IN PORTO ASSEGNATO. — La tariffa speciale n. 50 e le eccezionali n. 901 e 905 a P. V. A., potranno essere applicate anche in porto assegnato ai trasporti di uva fresca eseguiti in servizio interno o cumulativo italiano, eccettuati quelli per determinate località del Veneto indicate dalla Divisione Movimento di Venezia.

Da tale concessione restano quindi esclusi i trasporti a G. V., quelli a P. V. ordinaria e quelli destinati all'estero, eccezione fatta per le spedizioni eseguite in base a concessione speciale.

11. Trasporti di uve in ceste e casse a carro completo. — Per facilitare i trasporti dell'uva fresca in ceste e casse ricolme e coperte con tela o con fronde, si concede che i mittenti, valendosi di cavalletti di legno, od altri attrezzi, dispongano le ceste e le casse a più piani nei carri.

Il mittente dovrà rilasciare dichiarazione di garanzia così concepita: « *Per i danni di ogni sorta derivabili alla merce per essere* « *le ceste (o le casse) caricate in modo anormale* ».

La tassa sarà computata sul peso complessivo dell'uva e degli attrezzi, in base alle tariffe generali o speciali vigenti per l'uva fresca.

Sui documenti di scorta si dovrà sempre riportare in modo chiaro e preciso la qualità e quantità degli attrezzi di carico di cui sopra, nonchè dei copertoni, tele e tende e degli altri oggetti di proprietà dei mittenti, destinati a coprire e ad assicurare il carico.

I destinatari, all'arrivo dell'uva, dovranno ritirare gli attrezzi e potranno effettuarne la rispedizione gratuitamente, a sensi dell'art. 115 delle tariffe, previa presentazione degli occorrenti documenti, a G. V.; le stazioni inscriveranno su questi l'annotazione: « *Attrezzi di ritorno della spedizione uva N. . . . . . del . . . . da . . . .* ».

12. Carico e scarico dei trasporti a tariffa speciale N. 103 P. V., Serie B. — Le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca o pigiata con mosto, spedita in tini, bigonce, navasse o in botti, sotto il regime della tariffa speciale N. 103 P. V. Serie B, sono lasciate alle parti, verso deduzione della quota di diritto fisso di lire 0.50 per tonnellata ed operazione. Ciò in analogia a quanto è stabilito per l'uva fresca in ceste o casse.

Qualora, in questi casi, pel carico o per lo scarico si dovesse far uso della gru, perchè ritenuto necessario a giudizio dell'Amministrazione o perchè richiesto dalle parti, si applicheranno le tasse stabilite dall'art. 118 delle tariffe, ferme restando le disposizioni dell'art. 100 delle tariffe stesse.

13. Tassa speciale per la sosta di carri carichi di uva. — Dal 1° settembre al 31 ottobre le spedizioni di uva a carro completo in arrivo alle stazioni delle Ferrovie dello Stato, che dai destinatari non vengono svincolate e ritirate entro il termine prescritto dalle vigenti tariffe, sono soggette al pagamento del diritto di deposito o di sosta nella misura di L. 0.20 per ogni quintale di uva e per ciascun giorno (col minimo di L. 12.05 per carro e per giorno) per i primi due giorni di sosta.

Dopo i primi due giorni di giacenza saranno invece applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle Tariffe, quintuplicati.

La stessa tassa è dovuta sul peso totale della spedizione, quando l'operazione di carico non sia stata compiuta entro i termini prescritti dalle tariffe.

Alle spedizioni di uva di cui sopra, non sono applicabili le disposizioni del comma *o*) dell'articolo 117 delle tariffe, eventualmente in vigore.

14. Sorveglianza sui trasporti. — Per la sorveglianza dei carri carichi di uve e mosti in composizione ai treni, si richiama la rigorosa osservanza delle prescrizioni contenute nella circolare gialla del Servizio Movimento n. 10 del 15 aprile c. a.

Un'attiva particolare vigilanza dovrà essere esercitata nelle stazioni di partenza, in quelle di transito o di ricomposizione delle condotte e dei treni.

15. Cambiamento di destinazione dei trasporti e rispedizioni. — Per le spedizioni a carro completo le modificazioni al contratto di trasporto per cambiamento di destinazione e la rispedizione senza trasbordo, non avranno corso, se non siano preventivamente autorizzate dalla Divisione Movimento dalla quale dipende la stazione cui il trasporto dovrebbe essere inviato. Perciò le stazioni non dovranno dar corso alle disposizioni pel cambiamento di destinazione dei trasporti, nè alle domande di rispedizione nello stesso carro nel quale la merce è giunta a destinazione, senza aver prima chiesta ed ottenuta l'autorizzazione della Divisione Movimento interessata.

16. Anormalità nei trasporti. — Qualora in arrivo sorgano contestazioni per avaria dipendente da ritardo o da altra causa, le stazioni destinatarie dovranno computare i termini di resa, tenendo conto degli aumenti stabiliti coll'Ordine di servizio n. 301-1915, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 45, per accertare se sussista effettivamente ritardo; quindi, siavi o no ritardo, dovranno sempre compilare il verbale di accertamento con l'intervento di periti abili dai quali, in seguito ad apposita interpellanza, si dovrà fare stabilire, ove non esista sulla lettera di porto dichiarazione di garanzia, se l'uva presenti *segni di malattia* (*peronospera*), *di troppa maturanza, di bagnamento precedente al carico o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione*. Il perito od i periti saranno anche chiamati a stabilire la data in cui l'avaria ebbe inizio e la susseguente sua progressività; la influenza che le circostanze e cause suaccennate possono avere avuto sull'avaria e se il ritardo, dato che sussista, senza il concorso di quelle cause, avrebbe da solo potuto determinare l'avaria constatata, e, in un caso o nell'altro, in quale misura.

Si rammenta che il verbale non può essere impegnativo, ma che ha soltanto lo scopo di constatare i fatti, non quindi quello di liquidare indennità, il che è riservato agli Uffici superiori. Le stazioni perciò debbono astenersi dal fare apprezzamenti sulla minore o maggiore attendibilità delle pretese delle parti, e dall'assumere impegni circa l'ammontare e la liquidazione della indennità.

Qualora a destinazione si constatino avarìe alle uve, spandimento di liquido per spostamento del carico (siano casse, ceste o fusti), si dovrà far tener presente ai periti che lo spostamento avvenne per il naturale scuotimento del carro, per le pendenze della linea, per le inevitabili scosse ed urti cui vanno soggetti i carri nelle molteplici manovre; fatti tutti inevitabili e inerenti al modo di trasporto e dei quali la ferrovia non può, nè deve rispondere.

Soltanto degli urti straordinari e colposi può essere chiamata a rispondere la ferrovia. Quindi, qualora dalle parti si vogliano attribuire le avarie ad urti, si dovrà fare specificare e constatare dal perito se esistono dati speciali di fatto e tali da dimostrare che gli urti stessi, o le scosse escano da quelli ordinari e inevitabili,

poichè non basta asserire, ma, in materia di colpa, occorre provarla in modo diretto e specifico.

In casi di avarie di qualunque natura, che rivestano speciale importanza per l'entità del danno o per altre particolari ragioni, le stazioni dovranno darne avviso telegrafico alle rispettive Divisioni Movimento, affinchè queste possano provvedere ai necessari accertamenti a mezzo di appositi funzionari.

17. Trasporti per la Francia e per la Svizzera. — Per i trasporti di uva, vino e mosto diretti all'estero, effettuati sia con carri serbatoi, sia con carri ordinari, le stazioni debbono attenersi scrupolosamente alle relative disposizioni speciali che saranno in vigore all'atto della presentazione della merce.

Dovrà essere curata l'assoluta nettezza, sia esterna che interna, non solo di tutti i carri, ma anche dei recipienti e specialmente dei fusti, in modo che niuna particella di foglie, di terra o di altre sostanze imbrattanti rimanga aderente ai recipienti e alle pareti dei carri, perchè, in caso diverso, le Dogane di confine potrebbero respingere i trasporti, giusta le disposizioni relative ai provvedimenti contro la fillossera.

18. Spedizioni per e dagli scali di Milano. — La stazione di *Milano P. Ticinese* è ammessa a ricevere trasporti di uve fresche, uve pigiate e mosti, limitatamente alle provenienze dalle linee del Compartimento di Torino.

La stazione di *Milano Lambrate* viene esclusa dai trasporti di uva fresca, pigiata e mosto provenienti dalle linee sopracitate.

La stazione di *Milano P. G.* è ammessa a ricevere i soli trasporti a carro completo di mosto indirizzati alla Società dei magazzini generali ed alla Società Cooperativa ferroviaria suburbana di consumo, aventi entrambe binario di allacciamento colla stazione predetta.

La stazione di *Milano Centrale* è ammessa al ricevimento dei soli trasporti di uva fresca eseguiti, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, con treni diretti ed accelerati.

La stazione di *Milano S. Cristoforo* è ammessa a ricevere i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto a carro completo, purchè diretti a stabilimenti raccordati colla stazione stessa.

La stazione di *Milano P. Romana* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

La stazione di *Milano P. Vittoria* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V. ed a P. V. A. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

19. ABILITAZIONE DI OFANTINO AI TRASPORTI A P. V. A. ED A P. V. O. — Come risulta dai relativi richiami nel Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914), durante il periodo della campagna vinicola e non oltre il 31 ottobre, la stazione di Ofantino è ammessa ai trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosto a P. V. A., ed ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di uva pigiata e mosto a P. V. O., nonchè a ricevere trasporti a P. V. O. di recipienti vuoti destinati a trasportare prodotti vendemmiali.

20. SERVIZIO A P. V. A. A GENOVA P. B. (TERRALBA). — Il servizio a P. V. A. per le uve e mosti in arrivo a Genova Piazza Brignole, dovrà essere disimpegnato allo scalo P. V. di Terralba anzichè allo scalo a G. V.

21. SERVIZIO CUMULATIVO CON LA NORD-MILANO - ESCLUSIONE DI MILANO TRANSITO LA LIBRERA DAI TRASPORTI A G. V. ED A P. V. A. — Si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto risulta a pagina 36 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, circa la esclusione di Milano transito *La Librera* dai trasporti a G. V. e P. V. A,. e si fa perciò loro assoluto divieto di accettare per questi trasporti domanda d'istradamento pel transito predetto.

Sui relativi documenti di trasporto, le stazioni dovranno esporre sempre, ed in caratteri ben chiari, il transito che le spedizioni devono seguire per passare sulle linee della Nord-Milano.

22. CARTELLINI, ETICHETTE E LISTINI. — Per facilitare il compito del personale di manovra e dei treni, pel sollecito inoltro dei trasporti a carro completo di uva e di mosto e nel contempo per evitare disguidi ed affrettare il pareggio, nei casi di eventuali mancanze di documenti, si dovrà far uso dei cartellini mod. M-246*g* (*Uva*) e M-246*h* (*Mosto*) di cui al « Prospetto dei cartellini delle etichette ,ecc. », pubblicato coll'Ordine di servizio n. 38-1915.

Questi cartellini debbono essere applicati anche ai carri serbatoi carichi.

Pei carri serbatoi che viaggiano a vuoto, si dovrà far uso delle etichette mod. M-265.

Nell'interno di ciascun carro chiuso od aperto, con o senza copertone, dovrà essere collocato, in un punto visibile ed assicurato ad uno dei recipienti, anche un terzo cartellino completato regolarmente.

Le stazioni che si trovassero ad avere eccedente un carro senza la relativa contabilità, dovranno inoltrarlo a destinazione, con spedizione in servizio, in base alle indicazioni risultanti dai cartellini esterni del carro medesimo, o, mancando questi, in base a quelle risultanti dal cartellino posto nell'interno, avvertendone telegraficamente la stazione mittente, perchè possa provvedere allo immediato invio di un duplicato dei documenti di trasporto direttamente a quella destinataria.

Qualora si renda necessario lo spiombamento del carro, le stazioni che vi procedono dovranno non solo far risultare sul foglio di carico o di scorta il movimento dei piombi, ma dovranno anche indicarne chiaramente la causa, e qualora riscontrassero anormalità nel carico, procedere alla verifica del peso e della merce, redigendo la prima parte del processo verbale.

Sul margine superiore destro dei documenti di trasporto si dovranno applicare i listini mod. M-272*h* (*Uva*) o M-272*i* (*Mosto*).

Ai carri contenenti recipienti vuoti dovranno essere applicati i cartellini mod. M-246*m* (*Recipienti vuoti*).

Sui relativi documenti di trasporto dovrà ingommarsi il listino mod. M-272*n*.

23. Classificazione dei trasporti provenienti dalle Puglie e dall'Emilia. — Allo scopo di assicurarne il regolare inoltro, in considerazione delle lunghe distanze che debbono percorrere, i carri di uva e mosto provenienti dalle Puglie e dall'Emilia vengono distinti, in relazione alla loro destinazione, nei gruppi seguenti:

1° *gruppo* — carri per oltre Foggia fino a Bologna; carri per oltre Bologna verso Bagni della Porretta e verso Poggio Renatico;

2° *gruppo* — carri per oltre Rimini verso Ferrara;

3° *gruppo* — carri per oltre Bologna fino a Parma, per oltre Bologna fino a Verona ed oltre (via Isola della Scala); carri per oltre Modena verso Mantova, per oltre Parma verso Spezia;

4° *gruppo* — carri per oltre Parma fino a Brescia compresa (via Piadena);

5° *gruppo* — carri per oltre Novi verso Alessandria ed oltre, verso Voghera fino a Rogoredo (esclusa) e fino a Piacenza (esclusa). *Questo gruppo serve pei carri che dalle Puglie, per raggiungere la loro destinazione, viaggiano con la condotta normale N.* 46 *per Novi S. Bovo* (*via Caserta-Roma-Pisa-Sampierdarena*);

6° *gruppo* — carri per oltre Parma fino a Milano P. R.;

7° *gruppo* — carri per oltre Milano P. Romana, esclusi quelli del gruppo 8°;

8° *gruppo* — carri per oltre Milano P. Garibaldi verso Chiasso ed oltre;

9° *gruppo* — carri per oltre Borgo S. Donnino verso Cremona, Treviglio, Bergamo, Lecco, per oltre Lecco fino a Chiavenna, Sondrio, Albate C. (esclusa), per oltre Bergamo fino a Seregno (esclusa), Monza (esclusa), per oltre Treviglio fino Ospitaletto B. e fino Milano Lambrate;

10° *gruppo* — carri provenienti dalle stazioni al nord di Foggia per oltre Piacenza verso Voghera.

Le stazioni mittenti dei trasporti dovranno applicare a ciascun lato del carro e sulle apposite tabelle, una etichetta col numero in cifre arabiche del gruppo assegnato al carro in relazione alla sua destinazione.

Su queste etichette risultano pure le linee alle quali sono diretti e sulle quali debbono essere istradati i carri in condizioni normali di servizio.

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale sarà munito di un libretto tascabile, nel quale sono elencate in ordine alfabetico le stazioni comprese nei dieci gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

24. Trasporti da e per le stazioni al sud di Brindisi. — Per il concentramento a Brindisi dei trasporti di uva e mosti prove-

nienti da stazioni della linea Lecce-Gallipoli, dalle ferrovie Salentine e dalla stazione di Mesagne, dovranno essere effettuati di preferenza i seguenti treni facoltativi:

9744	da	S. Pietro Vernotico	a	Brindisi
9746	»	Squinzano	»	»
9724	»	»	»	»
9730	»	Lecce	»	»
9736	»	Gallipoli	»	»
8029	»	Mesagne	»	»

25. CONDOTTE. — Per regolare i trasporti delle uve e dei mosti e quelli dei carri vuoti e dei recipienti vuoti sulle linee sulle quali si addensano in maggior quantità i trasporti vendemmiali, sono istituite speciali condotte normali ascendenti e discendenti coi treni e secondo gli itinerari risultanti da apposito fascicolo tascabile che verrà distribuito a tutto il personale interessato.

Le condotte stesse sono specializzate per l'inoltro dei trasporti anzidetti, e perciò non debbono essere mai utilizzate per altri trasporti.

Per contro, le stazioni dovranno astenersi dall'utilizzare i treni ordinari pei trasporti vendemmiali, pei quali sono stabilite le apposite condotte.

26. CONDOTTE NORMALI ASCENDENTI DA BRINDISI. — In partenza da Brindisi sono istituite quattro condotte normali dirette a Foggia, contraddistinte coi numeri 2, 4, 6, 8, aventi tutte una forza disponibile di 900 tonnellate.

Queste condotte non sono vincolate ad alcuna condizione di composizione.

27. CONDOTTE NORMALI ASCENDENTI DA FOGGIA. — In partenza da Foggia vengono stabilite le cinque condotte seguenti:

Condotte N. 10, 12 e 16 per Faenza.
» » 14 per Milano P. Sempione.

Queste condotte hanno una forza di trazione disponibile di 900 tonnellate sull'intero loro percorso e debbono essere composte in modo che i carri si trovino regolarmente raggruppati in relazione ai numeri che sono loro applicati.

La condotta n. 14 dovrà trasportare soltanto carri dei gruppi 6, 7, 8.

Condotta N. 46 per Novi S. Bovo, via Caserta, Roma, Sampierdarena.

Questa condotta non dovrà avere un peso lordo superiore alle 450 tonnellate; sarà composta di carri del gruppo 5 e potrà, ove del caso, essere completata con carri dei gruppi 7, 8.

I carri che la compongono, da Novi S. Bovo, proseguiranno a destino coi treni merci più diretti.

28. — Condotte normali ascendenti da Faenza. — Coi carri di trasporti vendemmiali in arrivo dalla linea Foggia-Ancona la stazione di Faenza provvederà all'effettuazione delle condotte seguenti:

Condotta N. 18 per Milano P. Sempione ed oltre (carri dei gruppi 6, 7, 8, distinti per gruppi).
» » 20 per Brescia, via Parma-Piadena (carri del gruppo 4).
» » 22 per Chiasso, via Piacenza-Milano (carri del gruppo 8).
» » 24 per Bergamo, via Borgo S. Donnino-Cremona-Treviglio (carri del gruppo 9).

Le condotte N. 18, 22 dovranno essere utilizzate fino alla forza disponibile di 900 tonnellate; non dovranno però avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

29. Condotte normali ascendenti da Reggio Emilia. — In partenza da Reggio Emilia sono istituite le 5 condotte seguenti:

Condotta N. 26 per Brescia, via Parma-Piadena (carri del gruppo 4).
» » 28 per Milano P. Sempione, (carri dei gruppi 6, 7, 8, distinti per gruppi).
» » 30 per Bergamo, via Borgo S. Donnino-Cremona-Treviglio (carri del gruppo 9).
» » 32 (come la condotta N. 28).
» » 34 per Alessandria ed oltre, via Piacenza-Voghera (carri del gruppo 10).

Le condotte 28 e 32 avranno una forza disponibile di trazione di 900 tonn.; non dovranno però avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

30. Trasporti da Rubiera. — La stazione di Rubiera, in base alle disposizioni particolari che riceverà dalla Divisione Movimento di Bologna, appoggierà di massima a Reggio Emilia per la ricomposizione, i proprii carri di uva e mosto diretti verso Parma, ovvero formerà treni che da Reggio Emilia possano proseguire senz'altro coll'orario e colle funzioni assegnate alle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione, quando ciò fosse giustificato dalla entità e dalla destinazione dei trasporti.

31. Condotte normali ascendenti da Carpi, da Rolo Novi, da Suzzara e da Modena. — Per l'inoltro dei trasporti provenienti dalle stazioni di Suzzara, Gonzaga Reggiolo, Rolo Novi, Carpi e Modena sono istituite le 5 seguenti condotte:

Condotta N. 36 da Carpi per Milano P. Sempione, via Modena-Piacenza (carri dei gruppi 6, 7, 8, 10).
» » 38 da Carpi per Bergamo, via Modena-Parma-B. S. Donnino-Cremona-Treviglio (carri dei gruppi 9 e 4, esclusa Brescia).
» » 40 da Rolo-Novi a Milano P. Sempione, via Modena-Piacenza (carri dei gruppi 4, esclusa Brescia, 6, 7, 8, 9, 10).
» » 42 da Suzzara a Milano P. Sempione, via Modena-Piacenza (carri dei gruppi 4, esclusa Brescia, 6, 7, 8, 9, 10).

I carri dei gruppi 4, 9 e 10 viaggianti colle condotte 36, 38, 40 e 42 saranno trattenuti rispettivamente a Parma, a B. S. Donnino, a Piacenza e fatti proseguire a destino rispettivamente colle condotte 20, 24, 26, 30, 34.

Condotta N. 44 da Modena a Brescia, via Suzzara-Mantova-Verona P. N. (carri dei gruppi 3 e 4). *In questa condotta saranno compresi tutti i carri per Brescia loco.*

32. Condotte normali discendenti. — Per l'invio verso le Puglie del materiale vuoto e dei recipienti vuoti destinati a prendere carico di uve e di mosti si istituiscono le seguenti condotte:

Condotta N. 1 da Milano P. Sempione a Napoli (via Bologna-Falconara-Orte).
» » 3 da Ferrara a Foggia } via Rimini
» » 5 da Ferrara a Foggia } via Rimini
» » 7 da Ferrara a Foggia.
» » 9 da Roma a Foggia, via Caserta-Benevento.
» » 11 da Napoli a Foggia, via Caserta-Benevento.
» » 13 da Napoli a Potenza.

Al proseguimento del materiale vuoto oltre Foggia ed oltre Potenza, provvederà la Divisione di Bari coi treni più convenienti.

33. Ritardo dei treni delle condotte. — Allorquando una condotta viaggia con un ritardo tale che possa perturbare l'andamento degli altri treni, dovrà essere soppressa dalla prima stazione capo-tronco che incontra e fatta proseguire coll'orario di una condotta susseguente.

34. Trasporti vendemmiali dal Piemonte. — Per regolare l'andamento dei trasporti vendemmiali sulle linee Alessandria-Bra, Alessandria-Acqui, Alessandria-Casale, Ovada-Acqui-Asti, Castagnole-Asti-Casale, Novi-Tortona-Castel S. Giovanni, le Divisioni Movimento interessate, previ accordi fra loro e colle Divisioni Trazione, dirameranno alle dipendenti stazioni le necessarie istruzioni di dettaglio.

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano Belbo, Costigliole d'Asti, Castagnole Lanze, Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti.

Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo, seguiranno la via di Trofarello-Carmagnola, anzichè quella di Castagnole-Bra.

Quelli provenienti dalle stazioni da Alba a Nizza M., da Alice Belcolle e da Mombaruzzo, diretti a Mortara ed oltre, verso Milano

e Novara ed oltre Casale verso Vercelli, seguiranno la via di Nizza M.-Asti-Casale-Mortara.

Per l'inoltro di questi ultimi trasporti vengono istituite le due condotte N. 48 e 50 da Nizza M. a Milano P. R., le quali a Casale ed a Mortara troveranno immediato proseguimento pei carri diretti verso Vercelli e verso Novara.

I carri che eccedessero la portata delle due condotte N. 48 e 50 dovranno essere appoggiati ad Alessandria.

Quelli provenienti da stazioni delle linee Bra-Cantalupo e Strevi-Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre, dovranno seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giuletta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana Bottarone.

Pel rifornimento di carri vuoti sono istituite due condotte, N. 15 e 17, in partenza da Milano P. Sempione destinate l'una a Nizza M. (via Mortara-Casale-Asti) l'altra ad Alessandria (via Mortara-Torreberetti).

35. Condotte da effettuarsi in caso di interruzione delle linee litoranee. — Quando, per prolungate interruzioni delle linee litoranee, si riconoscesse la necessità di deviare le condotte, dovranno osservarsi le disposizioni seguenti:

I. *Condotte ascendenti*.

a) *Interruzione al sud di Foggia*. — La Divisione di Bari, a seconda del punto in cui si determinerà l'interruzione, provvederà a riportare i trasporti a Foggia seguendo gli istradamenti di: Taranto-Bari; ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Barletta; ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Rocchetta-Foggia; ovvero Taranto-Metaponto-Potenza-Rocchetta-Foggia.

La Divisione di Bari, ove lo ritenga opportuno, potrà però istradare sulla Potenza-Salerno-Mercato S. Severino-Cancello-Caserta i carri del gruppo 5 ed eventualmente dei gruppi 7 ed 8, che dovrebbero costituire la condotta normale ascendente N. 46, e che da Caserta proseguirebbero su Novi coll'orario della condotta stessa.

I treni deviati sulle precitate linee non dovranno avere un peso superiore alle 450 tonnellate e non saranno vincolati ad alcuna condizione circa il raggruppamento dei carri.

b) *Interruzione al nord di Foggia fino a Falconara.* — Si effettueranno da Foggia 4 condotte, N. 102, 104, 106, 108, del peso lordo di tonnellate 750 ciascuna, sulla linea Benevento-Caserta-Cassino-Roma.

Da Roma proseguiranno su Faenza per la via di Orte-Terni-Foligno-Falconara.

c) *Interruzione a nord di Falconara.* — Si effettueranno da Ancona 4 condotte, N. 110, 112, 114 e 116, del peso lordo di 420 tonn. ciascuna, sulla linea Foligno-Terontola-Pontassieve.

Di queste quattro condotte

la 114 proseguirà su Milano P. Sempione, via D. S. Lorenzo-Faenza-Bologna-Parma;

la 110 proseguirà su Milano P. Sempione, via Firenze C. M.-Pistoia-Bologna-Parma;

la 112 proseguirà su Milano P. Sempione, via Firenze C. M.-Pisa-Sarzana-Fornovo-Borgo S. Donnino-Piacenza;

la 116 proseguirà su Novi S. Bovo, via Firenze C. M.-Pisa-Spezia-Sampierdarena.

Quest'ultima dovrà essere composta con carri del gruppo 5 ed eventualmente completata con carri dei gruppi 7 e 8.

d) *Interruzione contemporanea fra Brindisi e Foggia e tra Foggia e Ancona.* — Si effettueranno quattro condotte, N. 118, 120, 122 e 124, sulla linea Brindisi-Metaponto-Cancello-Caserta, le quali proseguiranno da Caserta su Roma con l'orario delle condotte 102, 104, 106, 108 contemplate nel caso sub *b*) che hanno origine da Foggia e che sono dirette a Faenza, via Orte-Terni-Foligno-Falconara.

La Divisione di Bari provvederà nel modo più opportuno per portare i trasporti vendemmiali delle proprie stazioni sulla via seguita dalle precitate 4 condotte da Brindisi, e qualora ne ravvisi la convenienza, potrà prendere accordi colle Ferrovie Salen-

tine per deviare una parte dei trasporti di cui si tratta, direttamente su Francavilla Fontana, a sollievo di Brindisi.

e) *Interruzione della linea Spezia-Genova.* — La condotta ordinaria N. 46, in partenza da Foggia per Novi S. B., sarà deviata sulla linea Sarzana-Parma-Piacenza-Voghera e destinata ad Alessandria pel riordino (condotta N. 126).

II. *Condotte discendenti.*

Nei casi di interruzione della linea adriatica, per l'inoltro del materiale vuoto si stabiliscono due condotte discendenti, N. 101-103, da Milano P. Sempione a Foggia, via Parma-Sarzana-Pisa-Roma-Caserta-Benevento.

36. STATISTICA DEI TRASPORTI VENDEMMIALI. — Per poter seguire l'andamento dei trasporti vendemmiali, le stazioni dovranno compilare le statistiche seguenti:

a) *Statistica giornaliera* dei carri, distinti per tipo, caricati con recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce.

Per questa statistica le stazioni faranno uso di appositi listini conformi al modello seguente, che rimetteranno ogni sera alla rispettiva Divisione Movimento, la quale, a sua volta, ne riepilogherà subito i dati su apposito prospetto, che dovrà essere spedito giornalmente al Servizio Movimento.

b) *Statistica complessiva* dei carri carichi di recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce, giornalmente arrivati e partiti, distintamente per stazioni di provenienza e di destinazione.

Per la compilazione di questa statistica le stazioni faranno uso dei moduli M-195 (foglio doppio) o M-195ᵃ (foglio semplice), a seconda dell'entità dei trasporti da registrare.

I moduli così compilati dovranno essere inviati, *a campagna ultimata*, alla rispettiva Divisione Movimento, la quale, presane visione, li trasmetterà al Servizio Movimento riuniti per stazioni ed in ordine cronologico, insieme ad una *relazione dettagliata sull'andamento dei trasporti vendemmiali.*

Non sono da comprendersi nelle statistiche di cui ai punti *a*) e *b*) i carri in transito, fatta eccezione per quelli ricevuti da altre

Ferrovie o consegnati ad altre Ferrovie che dovranno essere compresi nelle statistiche delle stazioni F. S. a contatto, le quali li considereranno come carico o scarico locale.

Le statistiche dovranno essere compilate per il periodo dal 1° settembre al 31 ottobre da tutte le stazioni dei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Reggio C., Palermo; per il periodo dal 1° settembre al 15 novembre da quelle del Compartimento di Bologna e per il periodo dal 1° settembre al 30 novembre da quelle del Compartimento di Bari.

I prospetti mod. M-195 ed M-195ª saranno forniti dai Magazzini Stampe, su richiesta da farsi nei modi d'uso. Per i prospetti di cui il seguente modello si dovrà provvedere con poligrafia, in attesa della fornitura del modulo in corso di stampa.

FERROVIE DELLO STATO

Stazione di ....

Alla Divisione Movimento

di ....

Carri utilizzati per trasporti vendemmiali.

GIORNO	Carri caricati di uva, uva pigiata, mosto vino e vinacce					Carri caricati di recipienti vuoti		
	serbatoi		coperti	scoperti	TOTALE	coperti	scoperti	TOTALE
	F. S.	di altre ferrovie e di privati						

.... *1916*

Il Capo Stazione

....

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

MASSIMARIO

Personale - Stipendi di organico e stipendi di sentenza - Promozione di grado - Computo dell'anzianità agli effetti dei nuovi aumenti.

Quando per effetto di giudicato lo stipendio di un impiegato sia stato elevato al massimo consentito dalla qualifica di cui è rivestito e con tale stipendio l'impiegato medesimo sia passato allo Stato, nel caso di promozione di grado, l'anzianità utile per il conseguimento dello stipendio superiore in base ai vigenti regolamenti, non va computata dal giorno in cui, in conseguenza della regolarizzazione per sentenza, era stato corrisposto lo stipendio massimo della vecchia qualifica, ma dal giorno in cui questo maggiore stipendio è stato virtualmente raggiunto in base agli aumenti conferiti secondo gli ordinamenti dell'Amministrazione.

TRIBUNALE NAPOLI (Sez. II) - sentenza 14 aprile-3 maggio 1916 (*Est.* De Ferraris Salzano, Pres.). Gianani c. FF. SS.

Personale - Gestione sociale - Stipendi regolarizzati da sentenza - Organici nuovi - Stipendi computabili agli effetti degli aumenti.

Quando in virtù di cosa giudicata l'impiegato abbia ottenuto durante l'esercizio sociale la regolarizzazione dello stipendio alla stregua degli organici vigenti prima dell'esercizio stesso per il riflesso della mancata compilazione di organici nuovi, egli non può pretendere che il rispetto al diritto acquisito si estenda al di là del conferimento della mercede così regolarizzata, per cui lo Stato sia obbligato a regolarizzargli gli aumenti successivi fissati dal regolamento approvato con R. D. 22 luglio 1906, n. 417, prendendo

come punto di partenza il maggior stipendio di sentenza e tanto meno a regolarizzargli anche la posizione assegnatagli dal precedente esercente a tenore del regolamento del personale approvato con R. D. 4 agosto 1902, *n.* 379.

TRIBUNALE NAPOLI (I Sez.) - sentenze 26-29 maggio 1916 (*Est.* Ferrazzani). Esposito Vitaliano e Palma Raffaele c. FF. SS.

Infortuni sul lavoro - Risarcimento del maggior danno - Estinzione dell'azione penale - Azione civile - Termine - Prescrizione.

A sensi dell'ultimo comma dell'art. 32 *della legge per gli infortuni sul lavoro, il giudice civile può essere chiamato a decidere se per il fatto che avrebbe costituito reato sussista la responsabilità civile dell'imprenditore, dietro domanda giudiziale proposta dagli interessati entro un anno dalla dichiarazione del giudice istruttore di non luogo a procedimento per essere l'azione penale estinta per amnistia o per morte. Ma se il danneggiato allo scopo appunto di premunirsi di tale dichiarazione presenti querela contro il presunto responsabile di un sinistro ferroviario dopo la morte di costui, siccome l'azione penale deve considerarsi ormai estinta* ministerio juris *e non può rivivere ad opera di una querela, di fronte alla quale l'ordinanza del giudice istruttore costituisce null'altro che il riconoscimento ineluttabile dell'avvenimento della morte, l'azione civile, comechè proposta dopo un anno da tale avvenimento, deve intendersi colpita dalla eccezione di decadenza. (Disastro ferroviaria del* 30 *marzo* 1908 *tra Saline di Volterra e Ponte Ginori).*

TRIBUNALE VOLTERRA - sentenza 17-22 giugno 1916 (*Est.* Domenicano). Remorini ved. Artz c. FF. SS.

Processo penale - Disastro ferroviario - Responsabilità del fuochista - Il preposto ed il responsabile civile - Art. 32 legge infortuni.

L'articolo 32 *della legge sugli infortuni, pone a fondamento della responsabilità dell'imprenditore, per i danni arrecati dai suoi dipendenti, il rapporto di* preposizione *che ha contenuto più ri-*

stretto e, sotto certi aspetti, diverso da quello di commissione *indicato nell'art.* 1153 *del codice civile.*

Tale rapporto richiede nel preposto *funzioni di vigilanza o di direzione, che possono mancare nel* commesso *a sensi del cod. civ. Pertanto la semplice esecuzione materiale del lavoro, per quanto autonoma o indipendente, non basta a far risalire la responsabilità dell'operaio all'imprenditore a termini dell'art.* 32, *ma occorre l'esercizio di effettivi poteri di direzione e di vigilanza.* (*Urto treni del* 1° *novembre* 1913 *a Gioia del Colle, imputato un fuochista che, nell'assenza del macchinista, aveva condotto una manovra dando causa al sinistro*).

CASSAZIONE ROMA, II Sezione Penale - sentenza 8 maggio 1916 (*Pres.* Palladino, *Rel.* Faggella, *P. M.* Monis). Ferrovie Stato ricorrenti c. sentenza 28 gennaio 1916 della Corte Appello di Trani nel processo a carico De Mola.

Trasporti internazionali - Tariffe speciali di transito.

La tariffa speciale di transito pei servizi internazionali è applicabile alle merci che entrano nel territorio del Regno e ne escono definitivamente, non a quelle che, pur essendo entrate ed uscite, ci sono fatte rientrare anche per mezzo di rispedizioni.

TRIBUNALE VARESE (in appello) - sentenza 11-18 marzo 1916 (*Est.* Antoldi). Ditta Jachj Maeder c. FF. SS.

Trasporto delle persone - Infortunio - Danni - Natura dell'azione.

L'azione del viaggiatore rimasto infortunato in dipendenza del trasporto per ferrovia è di natura contrattuale (1), *e quindi il Giu-*

(1) Analogamente Corte Appello di Roma - sentenza 14 aprile-22 maggio 1916 in causa Castaldi. Vedi retro pag. 154, sentenza stessa Corte 15 gennaio 1916 in causa Castagna.

dice nel determinare l'indennizzo deve basarsi unicamente su quei dati che hanno riferimento alla colpa contrattuale.

CORTE APPELLO DI GENOVA - sentenza 16 marzo 1916. FF. SS. contro Vignolo.

Trasporto delle persone - Irregolarità di viaggio - Polizia ferroviaria - Accertamento della contravvenzione - Azione di danno del contravventore.

Il controllore ferroviario in quanto esercita funzioni ispettive sui biglietti dei viaggiatori, adempie a mandato che derivagli dalla legge e non dall'Amministrazione ed è da considerarsi agente di polizia ferroviaria (art. 162 Cod. Pen.). Conseguentemente, ove egli accerti una contravvenzione ferroviaria non è tenuto a rispondere dei danni che ne derivano ai viaggiatori.

TRIBUNALE UDINE - sentenza 6-15 febbraio 1916. Valzacchi Arturo c. FF. SS.

Passaggio abusivo - Infortunio al viaggiatore - Azione di danno.

In tema di delitto o quasi delitto, affinchè dal fatto illecito derivi l'obbligo di risarcire il danno cagionato, è necessario che fra questi due termini correlativi — fatto illecito ed evento dannoso — corra il rapporto di causalità in modo che questo sia conseguenza di quello.

Il viaggiatore il quale, invece di uscire dalla stazione per l'apposito passaggio, transita per un viottolo latistante alla linea ferroviaria e viene investito da un treno sopraveniente, non ha diritto ad azione di risarcimento da parte dell'Amministrazione, essendo egli ed egli solo in colpa per avere trasgredito il divieto di passaggio stabilito dagli articoli 302 e 303 della legge 20 marzo 1865, All. F.

L'Amministrazione non è responsabile per il fatto degli agenti di non avere impedito tale passaggio ai viaggiatori perchè, in quanto devono vigilare alla esatta osservanza delle disposizioni di polizia ferroviaria, non possono considerarsi quali commessi dell'esercente la ferrovia a sensi e per gli effetti dell'art. 1153 *cod. civ. E tale responsabilità non sussisterebbe nemmeno nella ipotesi in cui gli agenti avessero consentito al passaggio dei viaggiatori.*

CORTE APPELLO DI CASALE - sentenza 15-19 gennaio 1916 (*Est.* Cordera). Ferrovie Stato c. Lossani e Mamoli.

Espropriazioni - Opposizioni a perizia - Nullità per vizio di notifica.

È nullo nella sostanza l'atto di opposizione a perizia di esproprio notificato nella giurisdizione di un Compartimento ferroviario (al di fuori della competenza del Tribunale di Roma) al Direttore Generale, anzichè al Capo Compartimento.

CORTE APPELLO DI BOLOGNA - sentenza 7-17 gennaio 1916. FF. SS. c. Cavazza.

Espropriazioni - Notifica del decreto - Atti amministrativi - Rappresentanza dell'amministrazione.

È valida, comechè costituente atto amministrativo, la notifica del decreto di espropriazione fatta su istanza del Direttore generale, anche se la opposizione a detto decreto non sia di competenza delle magistrature residenti a Roma, spettando, per le norme vigenti, la rappresentanza generica al detto Direttore generale per tutti gli atti amministrativi risguardanti l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

TRIBUNALE CASSINO - sentenza 4 aprile-19 maggio 1916. F.lli Robino c. FF. SS.

Espropriazioni - Lavori stradali nell'interesse del Comune di Roma - Indennità - Legge 11 luglio 1907 sui provvedimenti per la città di Roma.

L'articolo 5 *della legge* 11 *luglio* 1907 *n.* 502, *relativa ai provvedimenti per la Città di Roma, è sempre applicabile alla espropriazione di aree destinate all'impianto di strade, previste nel piano regolatore, anche se la espropriazione stessa sia stata compiuta dalle ferrovie dello Stato in seguito ad accordi contrattuali intervenuti tra esse ed il Comune di Roma. In forza di detto articolo i criteri estimativi da adottarsi sono quelli dettati dall'art.* 13 *della legge* 15 *gennaio* 1885, *sul risanamento di Napoli, la cui applicabilità non è ostacolata dalle condizioni del catasto, non aggiornate allo stato attuale dei fondi da occupare.*

TRIBUNALE ROMA - sentenza 9-19 giugno 1916 (*Est.* Pagano). Ferrovie Stato c. Taburet.

Penalità contrattuali - Cause di esonero - Apprezzamento del giudice di merito - Il fatto del terzo e la forza maggiore.

L'errore di fatto, che vizia il consenso, è quello che cade sulla sostanza della cosa, oggetto della obbligazione, per modo che la medesima si presenti diversa da quella contrattata. Il concetto dell'equità, cui è ispirato l'art. 1124 *del cod. civ., non è deducibile come motivo di Cassazione e del pari il disposto relativo alla interpretazione dei contratti dettato dall'art.* 1131 *costituisce una norma la cui applicazione è interamente devoluta al prudente criterio del Giudice di merito.*

Non può identificarsi alla forza maggiore il fatto del terzo del quale si deve rispondere perchè, in tal caso, si immedesima coll'operato del debitore nei rapporti col creditore.

CASSAZIONE ROMA - sentenza 20 marzo-27 aprile 1916. (*Pres.* Mortara, *Est.* Morgigni). Ditta Piaggio c. FF. SS.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 157 (Bollettino ufficiale n. 31 del 3 agosto 1916).

Nell'Allegato *B*, a pag. 876, la distanza fra S. Luca e Depupo Castronovo deve essere in Km. 8 anzichè in Km. 2.

Ordine di servizio n. 164 (Bollettino ufficiale n. 33 del 17 agosto 1916).

Nell'Allegato *A*, a pag. 893, sostituire:

Ala			
5	Avio		
9	5	Borghetto *	
15	10	6	Peri stazione

Ospedaletto *			
7	Grigno		
12	6	Tezze	
16	9	4	Primolano stazione

Cormons	
6	S. Giovanni Manzano

* Casa cantoniera.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 36

7 SETTEMBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, settembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 6 *agosto* 1916, *n*. 1030, *riguardante facilitazioni di tariffa per i trasporti ferroviari a piccola velocità, della legna da ardere.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Ritenuta l'opportunità di favorire il trasporto della legna da ardere dal Mezzogiorno all'Italia settentrionale, nelll'intento di diminuire l'attuale oneroso consumo del carbone;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto coi ministri segretari di Stato per il tesoro e per l'agricoltura e per l'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I trasporti a piccola velocità, a carro completo, di legna da ardere (escluse le fascine) effettuati a tariffa speciale dalle stazioni della linea Napoli-Caserta-Manfredonia, o da stazioni al sud di questa linea, Sicilia compresa, per stazioni poste a settentrione della linea medesima, saranno tassati, se percorrenti almeno chilometri cinquecento o pagati per tale percorrenza, coi prezzi della tariffa speciale piccola velocità n. 122 serie *C*), ridotti del cinquanta per cento.

La riduzione, applicabile soltanto al percorso sulle ferrovie esercitate dallo Stato, non si estende ai diritti fissi, nè alle tasse accessorie, e sul prezzo complessivo di trasporto resta ferma la applicazione dell'aumento del cinque per cento, di cui al Nostro decreto 18 maggio 1916, n. 689 (art. 1, comma f).

Art. 2.

Del minore introito sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari.

Art. 3.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione durante sei mesi dalla stessa data.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 agosto 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — CARCANO — — DE NAVA — RAINERI.

Visto: *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 6 *agosto* 1916, *n.* 1060, *che stabilisce l'aumento del contributo dovuto dagli esercenti le miniere di zolfo in Sicilia, al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduto l'art. 2 del decreto legge 6 maggio 1915, n. 590, recante provvedimenti relativi al Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo;

Vedute le leggi 11 luglio 1904, n. 396, e 14 luglio 1907, n. 527;

Veduti i decreti luogotenenziali 22 luglio 1915, n. 1227, e 12 marzo 1916, n. 407;

Vedute le deliberazioni prese dall'assemblea generale dei soci del Sindacato predetto nell'dunanza 27 luglio 1916;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La misura dei contributi per l'esercizio 1916, dovuti al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia a termini delle leggi 11 luglio 1904, n. 396 e 14 luglio 1907, n. 527, viene elevata a lire quattro e centesimi venticinque per tonnellata di zolfo, in luogo

di lire tre e centesimi dieci di cui all'art. 1 del decreto luogotenenziale 12 marzo 1916, n. 407.

Art. 2.

L'indicato contributo di lire 4.25 verrà distribuito nel modo seguente:

a) lire 3.18 per tonnellata saranno attribuite al bilancio assicurativo per l'esercizio 1916, a norma dell'art. 1 della legge 11 luglio 1904, n. 396; in luogo del contributo di cui alla lettera *a*) del decreto luogotenenziale 12 marzo 1916, n. 407;

b) lire 0.84 per tonnellata saranno attribuite al bilancio sanitario per l'esercizio 1916, a norma dell'art. 9 della legge 14 luglio 1907, n. 527, in luogo del contributo di cui alla lettera *b*) del citato decreto luogotenenziale 12 marzo 1916;

c) lire 0.16 per tonnellata saranno attribuite al bilancio assicurativo dell'esercizio 1915, in sostituzione del contributo di cui alla lettera *c*) del citato decreto luogotenenziale 12 marzo 1916;

d) lire 0.07 per tonnellata saranno attribuite al bilancio sanitario dell'esercizio 1915, in sostituzione del contributo di cui alla lettera *d*) del citato decreto luogotenenziale 12 marzo 1916.

I contributi di cui alle lettere *c*) e *d*) verranno anche riscossi durante l'esercizio 1917, in aumento di quelli che secondo le norme dell'art. 2 del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, verranno fissati entro il mese di novembre 1916.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà per la riscossione del contributo totale di lire 4.25 per tonnellata, fissato come sopra, a partire dal 16 agosto 1916. Alla riscossione della differenza fra il contributo di lire 2.50 incassato dalle ferrovie nel periodo dal 1° gennaio al 15 marzo 1916, di lire 3.10 incassato dal 16 marzo al 15 agosto 1916, e il nuovo contributo in lire 4.25, provvederà il Consorzio zolfifero siciliano mediante trattenute sulle

somme da esso dovute per qualsiasi titolo ai debitori della medesima differenza, tenendo conto delle analoghe trattenute effettuate per l'art. 3 del citato decreto luogotenenziale 12 marzo 1916.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 agosto 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

De Nava.

Visto, *Il guardasigilli*: Sacchi.

COMUNICATI

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di agosto 1916, la somma di lire 108,000, di cui lire 36,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce Rossa, e lire 72,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali, seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 all'agosto 1916, la somma di lire 1,572,000.

Si porta a conoscenza del personale che il Comitato centrale della Croce Rossa Italiana è venuto nella determinazione di inscrivere come soci dell'Associazione, con diritto a distintivo, gli agenti ferroviari, partecipanti alla sottoscrizione dell' 1 % a favore delle famiglie dei richiamati e della Croce Rossa, che hanno già versato alla detta Associazione, in ragione di un terzo dell' 1 % sullo stipendio, la somma di almeno lire 15, corrispondente alle tre annualità richieste per la inscrizione a soci ordinari.

Il prefato Comitato centrale ha altresì stabilito di istituire una categoria di oblatori rateali della Croce Rossa, con diritto ad uno speciale distintivo, comprendendovi tutti gli agenti ferroviari sottoscrittori come sopra, qualunque sia la somma complessiva da essi versata alla Croce Rossa.

La inscrizione degli agenti a soci o ad oblatori rateali dell'Associazione avverrà dietro domanda degli interessati, seguendo le modalità che saranno indicate con apposita circolare.

Appendice N. 8 all'Ordine generale 4-1907. (P.).

Aggiunta alla prima classificazione delle località malariche.

In aggiunta alle località considerate malariche dall'Ordine generale 4-1907 e relative appendici, agli effetti della corresponsione al personale delle indennità previste dal Capo VI delle Disposizioni sulle competenze accessorie, sarà da considerarsi in 3ª zona di malaria anche la località presso il fiume Modione, nella quale trovasi l'impianto per la pompatura dell'acqua occorrente al rifornitore di Castelvetrano; ciò a decorrere da quando è andato in attività l'impianto stesso.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nell'adunanza dell' 11 agosto 1916.

Ordine di servizio N. 171. (M. A.).

Somministrazione agli uffici ed alle stazioni, degli stampati ed oggetti di cancelleria.

(Vedi Ordini di servizio N. 221-1908, 151-1918, 363-1918 e 193-1914).

Per ridurre il lavoro di somministrazione degli stampati e degli oggetti di cancelleria agli uffici e stazioni, si è deciso di variare i periodi di distribuzione in relazione all'entità varia dei consumi che si verificano presentemente per detti uffici e stazioni.

1. — A tal uopo gli uffici e le stazioni sono stati classificati, a seconda dell'importanza dei loro consumi, in tre categorie:

Iª categoria — Uffici e stazioni ai quali le somministrazioni saranno eseguite *quadrimestralmente;*

IIª categoria — Uffici e stazioni ai quali le somministrazioni saranno eseguite *semestralmente;*

IIIª categoria — Uffici e stazioni ai quali le somministrazioni saranno eseguite *annualmente.*

L'allegato C al presente Ordine di servizio indica la classifica che viene fatta degli uffici e delle stazioni.

2. — Occorre però passare dal regime attuale a quello nuovo in via graduale e perciò si provvederà che, durante l'esercizio 1916-17, la distribuzione degli stampati ed oggetti di cancelleria abbia luogo nel modo seguente:

a) nel primo quadrimestre dell'esercizio 1916-17 si somministreranno le quantità corrispondenti ai consumi:

— quadrimestrali, agli uffici e stazioni di Iª e IIª categoria;

— annuali, agli uffici e stazioni di IIIª categoria;

b) nel secondo e terzo quadrimestre dello stesso esercizio, saranno eseguite le somministrazioni corrispondenti ai consumi:

— quadrimestrali agli uffici e stazioni di Iª categoria;

— semestrali agli uffici e stazioni di IIª categoria.

Gli assegni in base ai quali saranno fatte le somministrazioni durante l'esercizio 1916-17, in attesa che essi vengano opportunamente modificati dai Servizi interessati, saranno quelli attualmente in vigore.

Le somministrazioni annuali corrisponderanno alla somma dei tre assegni quadrimestrali; le somministrazioni semestrali saranno corrispondenti alle quantità di consumo previste per un quadrimestre e mezzo.

3. — In seguito al nuovo sistema di somministrazione di cui sopra ed alla soppressione del Magazzino stampe di Ancona (Circolare n. 58 (A) inserita nel Bollettino ufficiale n. 25 del 26 giugno 1916) si sono dovuti modificare gli itinerari dei carri distributori per gli uffici e le stazioni direttamente serviti dai medesimi e perciò si pubblicano, col presente Ordine di servizio, i nuovi prospetti allegati *A* e *B* che annullano e sostituiscono gli

allegati *A* e *B* all'Ordine di servizio n. 193 (Bollettino ufficiale n. 25, 1914).

Restano in vigore tutte le altre disposizioni contenute negli Ordini di servizio 221 (Bollettino ufficiale n. 31, 1908), 158 (Bollettino ufficiale n. 23, 1913) e 363 (Bollettino ufficiale n. 44, 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 14, 15, 18, *e* 21, *ai controllori del materiale ed al personale addetto alla compilazione dei fogli veicoli.*

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 171-1916.*

Magazzino stampe di Torino

1° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono fatte in **luglio**, quelle semestrali in **novembre** e **marzo** e quelle quadrimestrali in **luglio, novembre** e **marzo**.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	1-S	Milano P. G. - Milano P. T. Milano S. Cristoforo - Milano P. R. - Rogoredo.	Magazzino Approvvigionamenti e Magazzino Armamento di Milano Porta Garibaldi. Commissione di collaudo presso i suddetti magazzini. Squadra di rialzo di Milano P.R.
	2-S	Milano P. Vittoria - Milano Centrale e Milano Nuova Centrale.	Deposito locomotive - Deposito locomotori elettrici - Deposito personale viaggiante - Deposito combustibili - Squadra rialzo di Milano Centrale. Deposito combustibili di Rogoredo.
II	3-S	Torino P. S. - Chivasso (e). Rho (e). Novara (e) - Varallo Sesia. Borgomanero - Santhià (e).	Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante. Deposito locomotive e Squadra rialzo di *Novara*. Deposito combustibili di *Santhià* e *Novara*.
III	4-S	Vercelli (e) - Casale M. - Alessandria (e). Alessandria (e) - Novara (e). Mortara - Corsico. Novara (e) - Domodossola (e). Borgomanero (e) - Arona (e).	Deposito personale viaggiante - Deposito combustibili e Squadra rialzo di *Casale M.* Deposito locomotive di *Casale M.* e *Mortara*.
	5-S	Chivasso - Asti. Asti (e) - Mortara (e). Asti (e) - Nizza (e). Casale (e) - Chivasso (e). Chivasso (e) - Aosta.	Deposito combustibili - Deposito locomotive - Squadra rialzo e Deposito personale viaggiante di *Chivasso* ed *Asti*.

2° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono effettuate in agosto, quelle semestrali in dicembre ed aprile e quelle quadrimestrali in agosto, dicembre ed aprile.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	6-S	Torino Smistamento - Asti (e) - Alessandria. Trofarello - Chieri. Asti (e) - Castagnole Lanze (e) Torreberretti (e) - Pavia (e). Pavia (e) - Mortara (e) - Vercelli (e).	Deposito locomotive - Deposito personale viaggiante e Magazzino approvvigionamenti di *Torino Smistamento* ed *Alessandria*. Deposito combustibili e Squadra rialzo di *Alessandria*.
	7-S	Torino P. N. - Modane. Bussoleno - Susa.	Deposito locomotive - Squadra rialzo e Deposito personale viaggiante *Bussoleno*. Deposito locomotive e Squadra rialzo Modane.
II	8-S	Sangone - Torre Pellice. Bricherasio - Barge. Airasca - Saluzzo - Cuneo. Saluzzo (e) - Savigliano. Busca - Dronero. Moretta - Bra (e). Cuneo (e) - S. Dalmazzo di Tenda. Cuneo (e) - Mondovì - Bastia. Cuneo (e) - Carmagnola.	Deposito combustibili - Deposito locomotive - Squadra rialzo e Deposito personale viaggiante di *Cuneo*.
	9-S	Trofarello (e) -S. Giuseppe (e). Ceva - Ormea. S. Giuseppe (e) - Alessandria (e) Acqui - Nizza (e). Alessandria (e) - Bra (e).	Deposito combustibili - Deposito locomotive e Squadra rialzo di *Bra* e *Ceva*. Deposito personale viaggiante *Ceva*.
III	10-S	S. Giuseppe - Savona. Savona (e) - Ventimiglia. Ventimiglia (e) - Airole.	Deposito locomotive di Savona e Ventimiglia - Deposito combustibili e Squadra rialzo di *S. Giuseppe, Savona* e *Ventimiglia*. Deposito personale viaggiante di *S. Giuseppe* e *Savona*.

3° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono fatte in settembre, quelle semestrali in gennaio e maggio e quelle quadrimestrali in settembre, gennaio e maggio.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	11-S	Alessandria (e) - Ovada - Sampierdarena. Ovada (e) - Acqui (e). Sampierdarena (e) - Savona (e).	Squadra rialzo e Deposito personale viaggiante di *Sampierdarena*. Sotto deposito personale viaggiante di Albenga.
	12-S	Alessandria (e) - Genova P. P. Arquata - Tortona (e). Ronco - Genova P. P. (e). Bolzaneto - Cornigliano Campi.	Deposito combustibili - Deposito locomotive - Squadra rialzo - Deposito personale viaggiante di *Novi, Ronco, Busalla* e *Genova P. P.* Deposito combustibili - Deposito locomotive e locomotori e Magazzino approvvigionamenti *Rivarolo*. Deposito personale viaggiante di *Campasso* e *Pontedecimo* - Deposito locomotori di *Pontedecimo*.
II	13-S	Scali di Genova. Genova Brignole - Spezia (e).	Squadra rialzo *S. Benigno* e *Genova Brignole*. Deposito combustibili - Deposito personale viaggiante e Deposito locomotive *Genova Brignole*.
	14-S	Novara (e) - Luino. Oleggio - Arona (e). Gallarate (e) - Luino (e). Gallarate (e) - Varese.	Posto di verifica di *Varese*. Deposito combustibili - Deposito locomtive - Squadra rialzo - Deposito personale viaggiante di *Luino*.
III	15-S	Milano Semp. - Sesto C. (e) - Arona. Arona (e) - Domodossola. Domodossola (e) - Iselle.	Deposito combustibili - Deposito locomotive - Squadra rialzo e Deposito personale viaggiante di *Milano Sempione, Gallarate, Arona* e *Domodossola*. Officina deposito treni elettrici di *Gallarate*.

4° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono fatte in **ottobre**, quelle semestrali in **febbraio** e **giugno** e quelle quadrimestrali in **ottobre, febbraio** e **giugno**.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	16-S	Milano (e) - Chiasso. Seregno - Usmate C. Albate C. (e) - Lecco (e). Lecco (e) - Sondrio. Colico - Chiavenna.	Deposito locomotive di Como e Chiasso e Posto di verifica di Chiasso.
I	17-S	Milano (e) - Brescia (e). Treviglio - Bergamo (e). Rovato (e) - Lecco. Palazzolo - Paratico - Sarnico. Ponte S. Pietro (e) - Usmate C. (e). Calolzio (e) - Monza (e).	Deposito combustibili e Posto di verifica di *Treviglio*. Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra rialzo e Deposito personale viaggiante di *Bergamo* e *Lecco*. Deposito locomotori ed officine - Deposito treni elettrici di *Lecco*.
II	18-S	Novi (e) - Cremona (e). Tortona - Alessandria (e). Voghera (e) - Piacenza (e). Bressana Bott. (e) - Broni (e). Pavia (e) - Rogoredo (e). Casalpusterlengo (e) - Lodi. Codogno (e) - Piacenza (e).	Deposito combustibili - Deposito locomotive e Deposito personale viaggiante di *Pavia* e *Voghera*. Squadra rialzo di *Voghera*. Posto di verifica di *Pavia*.
III	19-S	Treviglio (e) - Borgo S. Donnino (e). Cremona (e) - Mantova (e). Parma (e) - Brescia (e). Brescia - Verona (e). Desenzano - Desenzano Lago. Olmeneta - S. Zeno - Folzano.	Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra rialzo e Deposito personale viaggiante di *Cremona* e *Brescia*.

Magazzino stampe di Bologna

1° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono fatte in **luglio,** quelle semestrali in **novembre** e **marzo** e quelle quadrimestrali in **luglio, novembre** e **marzo.**

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
	20-S	Venezia Mare. » S. Basilio. » S. Lucia.	Deposito combustibili - Agenzia doganale - Agenzia marittima - Deposito locomotive - Sovraintendenza - Officina idrodinamica di Venezia Mar. Capo conduttore - Squadra rialzo veicoli - Controllore viaggiante - Laboratorio lattonieri - III° Riparto movimento - Riparto tecnico per Officina gruppo lavori - Riparto ispezione veicoli - VII° Riparto Magazzini di Venezia S. L.
I	21-S	Padova - Vicenza - Schio.	Ispettore riparto movimento - Officine - Deposito combustibili - Deposito locomotive - Squadra rialzo veicoli - Magazzino di Vicenza - Sezione Lavori - Deposito locomotive - Deposito personale viaggiante - Squadra rialzo - Deposito combustibili di *Padova*.
	22-S	Padova (e) - Mestre (e). Portogruaro - S. Vito al Tagliamento. Casarsa - Pinzano - Gemona (e). Portogruaro (e) - Treviso (e). S. Vito al Tagliamento (e) - Motta di Livenza.	Controllore viaggiante di *Casarsa*. Riparto movimento di *Portogruaro*.

Segue 1° Gruppo.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
II	23-S	Treviso (e) - Casarsa (e) - Udine. Pontebba - Udine (e) - Cormons. Susegana (e) - Montebelluna (e).	Riparto movimento - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante - Deposito combustibili - Riparto trazione - Deposito locomotive - Squadra rialzo veicoli - Sezione lavori - Agenzia doganale di Udine.
	24-S	Verona P. V. - Ala.	V.° Riparto movimento (Divisione di Bologna) - Riparto Magazzini - Officina veicoli - Officina locomotive - Riparto Movimento - Laboratorio lattonieri - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante - Deposito combustibili Circolo ripartizione - Deposito locomotive - Squadra rialzo - Magazzino approvv. - Agenzia doganale - Ufficio sanit. - Rip. Traz. di *Verona*. Posto di verifica - Rip. movimento di *Ala*.
III	25-S	Verona P. V. (e) - Vicenza (e) Cittadella - Castelfranco V. Treviso - Cittadella (e). Camposampiero (e) - Cittadella (e). Bassano (e) - Treviso (e) - Montebelluna (e).	Riparto movimento - Controllore viaggiante di *Castelfranco V.* - Officina carico accumulatori - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante - Deposito combustibili - Deposito locomotive Riparto trazione - Riparto movimento - Squadra rialzo veicoli di *Treviso*.
	26-S	Padova (e) - Camposampiero - Castelfranco V. (e) - Montebelluna. Belluno - Calalzo P. Cad.	Controllore viagg. *Montebelluna* Deposito personale viaggiante - Rip. movim. - Posto di verifica di *Belluno*.
	27-S	Mestre - Castelfranco V. (e) - Bassano - Primolano - Grigno.	Deposito combustibili - Squadra rialzo - Deposito locomotive - Riparto trazione - Fabbrica mattonelle di *Mestre* - Agenzia dogan. di Primolano.

2° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono effettuate in agosto, quelle semestrali in dicembre ed aprile e quelle quadrimestrali in agosto, dicembre ed aprile.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	28-S	Bologna - Modena - Parma - Borgo S. Donnino - Piacenza Borgo S. Donn. (e) - Fornovo (e).	I° riparto movimento - Deposito personale viagg. - Controllore viagg. - Depos. locomotive - Cant. traz. elettrica - Officina veicoli - Squadra rialzo - Riparto ispezione veicoli - Magazzino approvv. - Dep. combustibili - Commissione collaudo - V° rip. ispez. magazzini - Ufficio cassa di *Bologna* - Ufficio sorveglianza ind. privata *Reggio Emilia* - Fabbr. matt. - Dep. locom. di *Borgo S. Donnino* - Squadra rialzo veicoli - Dep. locom. - Posto di verif. - Dep. combustibili di *Piacenza* - II° rip. movim. - Dep. pers. viagg. - Deposito combustibili - Deposito locom. - Controllore viagg. - Sorvegliante lavori linea 10 di *Parma*.
	29-S	Bologna (e) - Pistoia (e).	III° rip. movim. Pistoia - Deposito personale viaggiante - Posto di verifica - Dep. locomotive di *Bagni della Porretta* - Ventilatore di *Pracchia* - Ventilatore di *Piteccio*.
II	30-S	Modena (e) - Mantova - Dossobuono - Rovigo - Chioggia.	Squadra rialzo veicoli - Dep. combustibili - Contr. viagg. - Dep. personale viagg. - Circolo ripartizione - Deposito locomotive di *Mantova* - Deposito personale viagg. - Ispettore movimento di *Rovigo*.

Segue **2° Gruppo.**

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
II	31-S	Bologna (e) - Nogara - Cerea. Legnago - Monselice - Monselice (e) - Rovigo (e). Ferrara (e) - Monselice (e). Padova (e).	Controllore viaggiante di *Legnago*.
III	32-S	Bologna (e) - Ferrara - Ravenna - Rimini - C. Bolognese - Bologna (e). Lavezzola (e) - Lugo. Ravenna (e) - C. Bolognese (e).	Officina locomotive - Deposito locom. - Magazz. approvv. - Officina veicoli - Agenzia doganale - Controllore viagg. - Dep. combustibili - Squadra rialzo veicoli - Deposito personale viagg. - Commiss. di collaudo di *Rimini* - Agenzia doganale - Riparto movimento - Controllore viaggiante di *Ravenna* - Deposito personale viagg. - Depos. locomotive - Dep. combustibili - Sez. lavori - Capo verificatore di *Ferrara* - Dep. locomotive - Deposito combustibili - Squadra rialzo di *Faenza*. Deposito personale viaggiante di *Castelbolognese*.

3° *Gruppo.*

Le somministrazioni annuali vengono fatte in settembre, quelle semestrali in gennaio e maggio e quelle quadrimestrali in settembre, gennaio e maggio.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	33-S	Pistoia - Firenze S. M. N. - Firenze P. P.	Deposito personale viaggiante Riparto movimento - Squadra rialzo veic. - Dep. combustibili - Dep. locomotive - Controll. viagg. di *Pistoia*. Rip. movimento - Dep. combustibili - Squadra rialzo v. - Dep. locomotive - Dep. personale viagg. - Controll. viagg. - Agenzia doganale - Riparto ispezione trazione di *Firenze S. M. N.* Officina locomotive - Officina veicoli - Mag. approvv. - Ag. doganale - Ispettore VI° riparto magazzini di *Firenze P. P.*
I	34-S	Faenza (e) - Firenze C. M. - Terontola - Chiusi - Borgo S. Lorenzo (e) - Pontassieve.	Squadra rialzo - Dep. locomotive - Dep. combustibili di *Firenze C. M.* Officina - Magazzino armamento di *Pontassieve*. Dep. pers. viagg. - Controllore viaggiante - Rip. movimento di *Arezzo*. Dep. locomotive - Dep. combustibili - Posto verif. di *Chiusi*. Controllore viagg. - Posto di verifica - Dep. combustibili *Borgo S .Lorenzo*.
II	35-S	Firenze P. P. - Empoli. Siena - Asciano - Montepescali. Grosseto. Asciano (e) - Chiusi (e).	Rip. movimento - Sezione lavori - Rip. trazione - Deposito personale viagg. - Squadra rialzo v. - Officina - Deposito combustibili - Dep. locomotive - Magazz. approvv. di *Siena* - Dep. combustibili - Dep. locom. - Posto di verifica di *Empoli* - Dep. perso-

Segue 3° Gruppo.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
			nale viagg. - Deposito locomotive - Dep. combustibili - Contr. viaggiante - Posto di verifica di *Grosseto*.
II	36-S	Parma (e) - Aulla - Vezzano - Spezia - Sarzana - Avenza - Viareggio - Lucca (e). Aulla (e) -. Monzone - Monte dei Bianchi Isolano.	Agenzia doganale di *Viareggio* - Agenzia marittima - VI° rip. movimento - Dep. locom. Squadra rialzo v. - IV° rip. traz. - Dep. pers. viagg. - Dep. combustibili di *Spezia* - Dep. locomotive - Dep. pers. viagg. - Dep. combustibili di *Pontremoli*.
	37-S	Pistoia (e) - Lucca - Aulla (e).	Magazzino approvv. - Controllore viaggiante - Posto di verifica - Officina - Dep. combustibili di *Lucca*.
III	38-S	Pisa - Viareggio (e).	Circolo ripartizione - Riparto movimento - Squadra rialzo veicoli - Magazz. armamento - Controll. viagg. - Dep. personale viagg. - Dep. locomotive - Dep. combustibili di *Pisa*.
	39-S	Lucca (e) - Pisa C. (e) - Livorno. Livorno (e) - Vada (e).	Rip. movimento - Deposito combustibili - Deposito personale viaggiante - Contr. viagg. - Posto di verifica di *Livorno Centrale* - Deposito personale viaggiante - Dep. combustibili - Deposito locomotive - Capo verificatore di *Livorno S. M.* - Agenzia marittima - Agenzia doganale di *Livorno Mare*.
	40-S	Empoli (e) - Pisa (e). Colle Salvetti - Montepescali Colle Salvetti (e) - Livorno (e). Vada - Cecina - Volterra. Campiglia M. - Piombino.	Riparto movimento di *Cecina* - Deposito locomotive di *Volterra* - Agenzia doganale di *Piombino* - Posto di verifica di *Portovecchio di Piombino*.

4° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono fatte in ottobre, quelle semestrali in febbraio e giugno e quelle quadrimestrali in ottobre, febbraio e giugno.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	41-S	Terontola (e) - Perugia - Foligno - Terni - Sulmona (e).	Controllore viaggiante - Riparto telegrafi - Riparto movimento - Squadra rialzo veicoli - Deposito personale viaggiante - Rip. trazione - Dep. combustibili - Dep. locomotive di *Foligno* - Controllore viaggiante - Ispettore movimento - Dep. personale viaggiante - Dep. locomotive di *Aquila* - Dep. combustibili - Dep. personale viaggiante - Dep. locomotive - Posto di verifica di *Terni* - Deposito locomotive di *Antrodoco*.
II	42-S	Rimini (e) - Falconara - Albacina - Fabriano - Urbino - Fabriano (e) - Foligno (e).	Fabbrica mattonelle - Squadra rialzo veicoli di *Falconara* - Ispettore movimento - Deposito combustibili - Squadra rialzo - Dep. personale viaggiante - Contr. viagg. - Deposito locomotive di *Fabriano*. Ufficio costruzioni - Agenzia doganale di *Pesaro*. Agenzia doganale di *Senigallia*.
III	43-S	Ancona - Castellammare Adr. Termoli - Foggia (e).	Officina carico accumulatori - Contr. viagg. - Dep. person. viagg. - Squadra rialzo v. - Dep. locomotive - Rip. trazione - Riparto veicoli - Riparto movimento - Mag ap. provv. - Rip. combustibili - Agenzia marittima di *Ancona*.

Segue **4° Gruppo.**

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
			Controllore viaggiante - Riparto trazione - Squadra rialzo veicoli - Ispett. movimento - Dep. personale viagg. - Riparto telegrafi - Sez. lavori - Dep. combustibili - Dep. locomotive di *Castellamm. Adr.* - Dep. personale viagg. - Dep. locomoitve di *Termoli.*
			Ispettore movimento - Dep. personale viagg. di *Sambenedetto del Tronto.*

Magazzino stampe di Napoli

1° *Gruppo.*

Le somministrazioni annuali vengono fatte in **luglio,** quelle semestrali in **novembre** e **marzo** e quelle quadrimestrali in **luglio, novembre** e **marzo.**

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	44-S	Napoli (e) - Cancello - Caianello - Carpinone - Sulmona - Avezzano (e). Sparanise (e) - Gaeta. Sulmona (e) - Pescara (e). Cancello (e) - Torre C.le (e).	Deposito locomotive - Deposito combustibili di *Cancello.* Controllore viagg. di *Capua.* Uffici costruzioni di *Formia* e di *Sessa Aurunca.* Riparto movimento - Deposito combustibili - Deposito personale viaggiante e Controllore viaggiante di *Isernia.* Sezione lavori - Riparto movimento - Riparto telegrafi - Riparto trazione - Circolo ripartizione veicoli - Deposito personale viaggiante - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Officina accumulatori e Squadra rialzo di *Sulmona.*
II	45-S	Caianello (e) - Roccasecca - Avezzano - Portonaccio - Roma S. Lorenzo.	Deposito locomotive - Deposito combustibili e Controllore viaggiante di *Cassino.* Riparto movimento - Deposito personale viaggiante - Deposito locomotive e Controllore viaggiante di *Avezzano.* Deposito locomotive e Deposito combustibili di *Tivoli.* I° riparto trazione - Deposito locomotive - Deposito personale viaggiante e Deposito combustibili di *Roma S. Lorenzo.*

1° Gruppo.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
II	46-S	Roccasecca (e) - Segni P. - Velletri - Terracina. Velletri (e) - Cecchina - Ciampino (e).	Deposito locomotive di *Velletri*. Uffici costruzioni di *Velletri* e di *Piperno*.
III	47-S	Segni P. - Ciampino - Roma Tus. Roma Trast. - Roma Term. Ciampino (e) - Frascati.	Officina veicoli e Magazzino approvvigionamenti di *Roma Trastevere*. 1°, 2°, 3° e 4° riparto movimento. 1° e 2° riparto telegrafi. Circolo di ripartizione - Deposito personale viaggiante - Ufficio controllori viaggianti - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra di rialzo - Officine lattonieri - Officine accumulatori di *Roma Termini*.

2° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono fatte in agosto, quelle semestrali in **dicembre** ed **aprile** e quelle quadrimestrali in **agosto, dicembre** ed **aprile**.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	48-S		Divisione movimento - Divisione trazione - 2° e 3° riparto trazione - Divisione lavori - Divisione veicoli - Sezioni lavori Nord-Sud ed Est. - Ufficio costruzioni - Cassa compartimentale - Sezione sanitaria - Capo compartimento di *Roma Termini*.
II	49-S	Portonaccio (e) - Orte - Chiusi (e). Orte (e) - Terni (e). Attigliano (e) - Viterbo.	Deposito personale viaggiante - Deposito locomotive e Deposito combustibili di *Orte*. Controllore viaggiante di *Orvieto*.
	50-S	Roma (e) - Civitavecchia - Grosseto (e). Pontegalera (e) - Fiumicino. Palo (e) - Ladispoli.	Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra rialzo - Riparto movimento - Controllore viaggiante - Ispettorato di navigazione - Agenzia marittima e Fabbrica mattonelle di *Civitavecchia*.
III	51-S	Napoli (e) - Aversa - Caserta (e) Benevento - Campobasso - Termoli (e). Campobasso (e) - Carpinone (e).	Deposito locomotive - Deposito combustibili - Deposito personale viaggiante e Squadra di rialzo di *Caserta*. Riparto movimento - Riparto trazione. Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra di rialzo - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante e Circolo ripartizione veicoli di *Benevento*. Riparto movimento - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra di rialzo - Sezione lavori - Depos. personale viaggiante e Controllore viaggiante di *Campobasso*.

Segue **2° Gruppo.**

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
III	52-S	Cancello (e) - Avellino - Benevento (e) - Foggia. Foggia (e) - Lucera. Foggia (e) - Manfredonia.	Riparto movimento - Deposito personale viaggiante - Deposito locomotive - Deposito combustibili e Controllore viagg. di *Avellino* - Controllore viaggiante di *Mercato S. Severino*. Magazzino approvvigionamenti - Deposito combustibili - Officina - Squadra di rialzo - Deposito locomotive - Riparto movimento - Riparto telegrafi - Circolo ripartizione veicoli - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante - Riparto trazione - Ufficio sanitario e Sezione lavori di *Foggia*.

3° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono fatte in **settembre** quelle semestrali in **gennaio** e **maggio** e quelle quadrimestrali in **settembre - gennaio** e **maggio.**

Decadi nelle quali viene la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	53-S	Napoli (e) - Salerno - Potenza I. Torre Ann. C.le (e) - Gragnano. Torre Ann. C.le (e) - Torre Ann. M.ª Salerno (e) - Mercato S. Sev. (e) Sicignano (e) - Lagonegro.	Magazzino approvvigionamenti - Deposito combustibili - Deposito locom. - Squadra di rialzo di *Torre Annunziata.* Deposito locomotive e Deposito combustibili di *Nocera Inf.* Sezione lavori - Ufficio sanitario - Riparto movimento - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante - Deposito locomotive - Riparto trazione - Squadra di rialzo e Deposito combustibili di *Salerno.* Controllore viagg. di *Eboli C.* Riparto movimento - Deposito locomotive - Deposito combustibili di *Potenza Inf.*
	54-S	Avellino (e) - Rocchetta S. A. - Potenza (e) - Taranto.	Depos. comb. di *Rocchetta S. A.* Magazzino approvvigionamenti - Sezione lavori - Ufficio sanitario - Riparto trazione - Riparto movimento - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra rialzo ed Officina di *Taranto.*
	55-S	Cervaro (e) - Rocchetta (e) - Gioia del Colle - Taranto (e) - Brindisi - Lecce - Gallipoli. Spinazzola (e) - Barletta (e). Gioia del Colle (e) - Bari (e). Zollino (e) - Otranto.	Deposito personale viaggiante e controllore viagg. di *Gioia del Colle.* Riparto movimento - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Agenzia marittima - Squadra di rialzo - Deposito personale viagg. di *Brindisi.* Sezione lavori - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra di rialzo e controllore viaggiante di *Lecce.*

Segue 3° Gruppo.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
III	56-S	Foggia (e) - **Brindisi** (e). Cerignola - **Cerignola** Città. Ofantino - Margherita di Savoia.	Riparto movimento - Deposito locomotive - Deposito combustibili e Controllore viaggiante di *Barletta*. Divisioni movimento, trazione, lavori - Sezione lavori - Capo compartimento - Ufficio sanitario - Commissariato di P. S. - Riparto movimento - Riparto veicoli - Circolo ripartizione veicoli - Deposito personale viaggiante - Controllori viaggianti - Deposito locomotive - Squadra di rialzo - Deposito combustibili di *Bari*.

4° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono fatte in ottobre, quelle semestrali in febbraio e giugno e quelle quadrimestrali in ottobre, febbraio e giugno.

Decadi nelle quali viene effetuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	57-S	Battipaglia (e) - Paola - Cosenza - Sibari (e).	Riparto movimento - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante di *Sapri.*
		Cosenza (e) - Pietrafitta.	Sezione lavori - Riparto movimento - Riparto telegrafi - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante - Riparto trazione - Deposito locomotive - Deposito combustibili e Squadra di rialzo di *Paola.*
			Riparto movimento - Deposito locomotive - Deposito personale viaggiante e Controllore viaggiante di *Cosenza.*
	58-S	Metaponto (e) - Sibari - Catanzaro Marina (e).	Deposito locomotive - Deposito combustibili di *Sibari.*
			Circolo di ripartizione - Deposito locomotive - Deposito combustibili e Controllore viaggiante di *Cotrone.*
II	59-S	Paola (e) - Reggio Cal. C.le - Reggio C. Porto.	Deposito locomotive e Deposito combustibili di *S. Eufemia B.*
			Divisione movimento - Riparti movimento - Riparto telegrafi - Riparto veicoli - Deposito personale viaggiante - Officina accumulatori - Divisione trazione - Riparto trazione - Deposito locomotive - Squadra di rialzo - Sezione lavori - Ufficio sanitario - Deposito combustibili - Agenzia marittima - Commissariato di P. S. di *Reggio Calabria.*

Segue 4° **Gruppo.**

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
III	60-S	S. Eufemia B. (e) - Catanzaro Marina - Reggio Cal. C.le (e).	Controllore viaggiante di *Nicastro*. Riparto movimento - Riparto telegrafi - Riparto trazione - Sezione lavori - Deposito locomotive - Deposito combustibili di *Catanzaro*. Deposito personale viaggiante e Controllore viaggiante di *Roccella Ionica*.

Magazzino stampe di Palermo

1° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono fatte in **luglio,** quelle semestrali in **novembre** e **marzo** e quelle quadrimestrali in **luglio, novembre** e **marzo.**

Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
	che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria	
61-S	Palermo C. (e) - Termini Imerese - S. Caterina Xirbi. Caltanissetta - Canicatti (e). S. Caterina Xirbi (e) - Bicocca. Valsavoia - Caltagirone.	Rimessa e posto di verifica di *Termini Imerese* e *S. Caterina Xirbi.* Deposito locomotive - Riparto trazione - Riparto movimento -Deposito personale viagg. - Riparto telegrafico - Sotto Circolo di ripartizione di *Caltanissetta.* Rimessa - Posto di verifica e Squadra di rialzo di *Castrogiovanni.*

2° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono effettuate in agosto, quelle semestrali in dicembre ed aprile e quelle quadrimestrali in agosto, dicembre ed aprile.

<table>
<tr><th rowspan="2">Numero degli itinerari dei carri distributori</th><th>LINEE E STAZIONI</th><th>UFFICI</th></tr>
<tr><th colspan="2">che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria</th></tr>
<tr><td>62-S</td><td>Roccapalumba Alia (e) - Aragona Caldare - Porto Empedocle.

Aragona Caldare (e) - Canicatti.

Licata - Siracusa - Lentini.

Canicatti (e) - Camastra.

Porto Eempedocle (e)- - Siculiana.</td><td>Rimessa e Posto di verifica di Aragona Caldare e Canicatti.

Deposito locomotive - Deposito personale viaggiante - Deposito combustibili ed Agenzia marittima di Porto Emped.

Posto di verifica - Deposito locomotive - Deposito personale viaggiante - Deposito combustibili di Licata.

Posto di verifica e Deposito personale viaggiante di Modica.

Rimessa di Vittoria.

Deposito personale viaggiante - Ispettore di Movimento - Agenzia marittima e Deposito combustibili di Siracusa.</td></tr>
</table>

3° Gruppo.

Le sommistrazioni annuali vengono fatte in settembre, quelle semestrali in gennaio e maggio e quelle quadrimestrali in settembre, gennaio e maggio.

Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
	che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria	
63-S	Buonfornello - S. Agata di Militello - Patti - Messina Porto. Messina (e) - Catania C. - Catania P. - Catania Acquicella.	Posto di verifica e rimessa di *S. Agata.* Rimessa di *Patti.* Rimessa - Ispettore di Movimento di *Milazzo.* Rimessa di *Rometta.* Sezione lavori - Officine - Squadra di rialzo - Deposito Locomotive - Deposito personale viaggiante - Ispettore di movimento - Officina elettrica - Circolo di ripartizione - Ispettorato di navigazione - Magazzino approvv. - Deposito combustibili ed Agenzia marittima di *Messina.* Rimesse di *S. Teresa di Riva* e *Giardini Taormina.* Sezione lavori - Ispettore di movimento - Deposito personale viaggiante - Officina elettrica - Riparto telegrafico - Sotto Circolo di ripartizione - Riparto trazione - Squadra di rialzo - Deposito locomotive - Deposito combustibili ed Agenzia marittima di *Catania.* Rimessa di Catania *Acquicella.*

4° Gruppo.

Le somministrazioni annuali vengono fatte in **ottobre**, quelle semestrali in **febbraio** e **giugno** e quelle quadrimestrali in **ottobre, febbraio** e **giugno.**

Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
	che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria	
64-S	Palermo Lolli - Trapani. Castelvetrano (e) - Selinunte.	Magazzino approvvigionamenti - Deposito combustibili - Officina - Ispettore movimento di *Palermo Lolli*. Rimessa di *Partinico*. Posto di verifica - Deposito locomotive di *Castelvetrano*. Rimesse di *Marsala* e *Trapani*.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 171-1916.*

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
1-S	Torino	—	di Milano P. G., P. T., S. Cristoforo, P. R., Rogoredo.	Rogoredo
2-S	id.	—	di Milano P. V., Milano C., Milano Nuova Centrale.	Milano C.
3-S	id.	Novara	da Torino P. S. fino Novara (esclusa Chivasso) e da oltre Novara fino Varallo Sesia e diramazioni di Romagnano Sesia verso Borgomanero e verso Santhià e di Novara verso Rho.	Varallo Sesia
4-S	id.	Vercelli-Alessandria-Mortara-Novara Borgomanero	da oltre Vercelli fino Alessandria (esclusa) e da oltre Valenza fino Domodossola e diramazioni di Mortara verso Corsico, di Borgomanero verso Arona.	Domodossola
5-S	id.	Chivasso-Asti Casale-Chivasso	da Chivasso fino Asti e da oltre Asti fino Casale Monf. (esclusa) e da oltre Casale Monf. fino Aosta e diramazioni di Casale verso Mortara e di Asti verso Nizza.	Aosta
6-S	id.	Alessandria-Torreberetti-Pavia-Mortara	da Torino Smistamento fino Alessandria (esclusa Asti) e diramazioni di Trofarello verso Chieri e di Asti verso Castagnole, da oltre Torreberetti fino Pavia (esclusa) e da oltre Cava Manara fino Vercelli (esclusa) ed esclusa Mortara.	Vercelli
7-S	id	—	da oltre Torino fino Modane e diramazione di Bussoleno verso Susa.	Modane

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
8-S	Torino	Airasca-Saluzzo	da Sangone fino Cuneo e diramazioni di Airasca verso Pinerolo, di Moretta verso Bra, di Saluzzo verso Savigliano di Busca verso Dronero, di Cuneo verso Bastia e verso Savigliano-Carmagnola e da oltre Cuneo fino S. Dalmazzo di Tenda.	S. Dalmazzo di Tenda
9-S	id.	—	da oltre Carmagnola fino S.Giuseppe di C. (esclusa) e diramazione di Ceva verso Ormea; da oltre S. Giuseppe di C. fino Alessandria (esclusa) e diramazione di Acqui verso Nizza e da oltre Alessandria fino Bra (esclusa).	Bra
10-S	id.	—	da S. Giuseppe di C. fino Ventimiglia e diramazione di Ventimiglia verso Airole.	Ventimiglia
11-S	id.	Ovada	da oltre Alessandria fino Sampierdarena e diramazione di Ovada verso Acqui e da Cornigliano fino Savona (esclusa)	Savona L.
12-S	id.	—	da oltre Alessandria fino Genova P.P. e diramazione di Arquata Scrivia verso Tortona, di Ronco verso S. Quirico, di Bolzaneto verso Cornigliano Campi.	Genova PP.
13-S	id.	—	di S. Benigno Calate, S. Limbania, Genova P., Genova Piazza Caricamento, Genova Molo Vecchio e da Genova B. fino Spezia (esclusa).	Spezia
14-S	id.	Oleggio-Sesto C.-Laveno	da oltre Novara fino Luino e da oltre Laveno fino Gallarate (esclusa) e diramazioni di Oleggio verso Arona e di Gallarate verso Varese.	Gallarate

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
15-S	Torino	—	da Milano P. S. fino Iselle di Trasquera (esclusa Sesto Calende).	Domodossola
16-S	id.	—	da oltre Milano fino Como e diramazioni di Seregno verso Usmate, di Como verso Chiasso; da oltre Albate C. fino Sondrio e diramazione di Colico verso Chiavenna (esclusa Lecco).	Sondrio
17-S	id.	Rovato	da oltre Milano fino Brescia (esclusa) e diramazione di Treviglio verso Bergamo; da oltre Rovato fino Lecco e diramazioni di Palazzolo verso Paratico, di Ponte S. P. verso Usmate e di Calolzio verso Monza.	Lecco
18-S	id.	Novi-Tortona-Pavia-Codogno	da oltre Novi fino Cremona (esclusa) e diramazioni di Tortona verso Alessandria, di Voghera verso Piacenza. di Bressana B. verso Broni, di Pavia verso Rogoredo, di Casalpusterlengo verso Lodi e di Codogno verso Piacenza.	Cremona
19-S	id.	—	da oltre Treviglio fino Borgo S. Donnino (esclusa) e diramazioni di Olmeneta verso S. Zeno Folzano e di Cremona verso Piadèna; da oltre Parma fino Verona (esclusa) e diramazioni di Piadena verso Mantova e di Desenzano verso Desenzano Lago.	Verona
20-S	Bologna	—	di Venezia S. L., Venezia San Basilio e Venezia M.	Venezia
21-S	id.	Vicenza	da Padova fino Schio.	Vicenza

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
22-S	Bologna	Mestre-Portogruaro Casarsa-Spilimbergo	da oltre Padova fino Mestre (esclusa); da oltre Mestre fino Gemona Ospedaletto (esclusa) e diramazioni di Portogruaro verso Treviso, di S. Vito al Tagliamento verso Motta di Livenza, esclusa Casarsa (loco) e sue diramazioni verso Udine e verso Treviso.	Gemona Osped.
23-S	id.	Mestre-Treviso Udine	da oltre Treviso fino Pontebba e diramazioni, escluse quelle di Casarsa verso Spilimbergo e verso Portogruaro.	Pontebba
24-S	id.	Nogara-Isola della Scala	da Verona P. V. fino Ala.	Ala
25-S	id.	Nogara-Isola della Scala-Vicenza-Cittadella-Treviso	da oltre Verona fino Mestre (esclusa) e diramazioni di Cittadella verso Bassano e verso Camposampiero e di Treviso verso Montebelluna e verso Mestre.	Mestre
26-S	id.	Castelfranco V.-Montebelluna	da oltre Padova fino Calalzo Pieve di Cadore.	Calalzo P. di Cadore
27-S	id.	Mestre-Noale Scorzè	da Mestre fino Castelfranco V. (esclusa) e da oltre Castelfranco V. fino Grigno.	Grigno
28-S	id.	—	da oltre Bologna fino Piacenza e diramazione di Borgo San Donnino verso Fornovo.	Piacenza
29-S	id.	—	da oltre Bologna fino Pistoia (esclusa).	Pistoia
30-S	id.	Modena-Mantova	da oltre Modena fino Dossobuono e diramazione di Mantova verso Nogara (esclusa) e da oltre Dossobuono fino Chioggia, (escluse Cerea e Legnago).	Chioggia

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
31-S	Bologna	Nogara-Legnago-Monselice	da oltre Bologna fino Monselice e da oltre Monselice fino Rovigo (esclusa), da oltre Rovigo fino Ferrara (esclusa) e diramazione di Monselice verso Abano.	Ferrara
32-S	id.	Ferrara-Rimini-Faenza	da oltre Bologna fino Ferrara; da oltre Ferrara fino Rimini e diramazione di Lavezzola verso Castel Bolognese, di Ravenna verso Lugo e da oltre Rimini fino Bologna (esclusa).	Bologna
33-S	id.	—	da Pistoia fino Firenze S. M. N.	Firenze S.M.N.
34-S	id.	Faenza-Firenze-Terontola	da oltre Faenza fino Firenze C. M. e da oltre Firenze C. M. fino Chiusi e diramazione di Borgo S. Lorenzo verso Pontassieve.	Chiusi
35-S	id.	Empoli-Asciano-Montepescali	da oltre Firenze fino Grosseto e diramazione di Asciano verso Chianciano.	Grosseto
36-S	id.	S. Stefano M.-Spezia-Sarzana	da oltre Parma fino Spezia e diramazioni di Aulla verso Monzone Monte dei Bianchi Isolano e di S. Stefano M. verso Sarzana e da oltre Spezia fino Viareggio e diramazioni di Avenza verso Carrara e di Viareggio verso Lucca.	Viareggio
37-S	id.	—	da oltre Pistoia fino Lucca e da oltre Lucca fino Castelnuovo Garfagnana.	Castelnuovo-Garfagnana
38-S	id.	—	da oltre Lucca fino Pisa e diramazione di Pisa verso Viareggio.	Pisa C.
39-S	id.	—	di Livorno M., Livorno S. M., Livorno C. e sue diramazioni verso Pisa e verso Vada (esclusa).	Livorno C.

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
40-S	Bologna	Firenze-Pisa-Collesalvetti	da oltre Empoli fino Pisa (esclusa); da oltre Pisa fino Montepescali (esclusa) e diramazioni di Collesalvetti verso Livorno, di Cecina verso Volterra e di Campiglia M. verso Piombino.	Montepescali
41-S	id.	Pistoia-Terontola	da oltre Terontola fino Sulmona (esclusa).	Sulmona
42-S	id.	Falconara-Albacina	da oltre Rimini fino Urbino e diramazione di Fabriano verso Foligno.	Urbino
43-S	id.	—	da Ancona fino Foggia (esclusa) e diramazioni di Porto Civitanova verso Albacina, di Porto d'Ascoli verso Ascoli Piceno e di Giulianova verso Teramo.	Foggia
44-S	Napoli	Cancello-Caianello-Isernia	da oltre Napoli fino Avezzano (esclusa) e diramazioni di Cancello verso Torre Ann., di Sparanise verso Gaeta e di Sulmona verso Pescara.	Avezzano
45-S	id.	Cancello-Roccasecca-Avezzano	da oltre Caianello fino Roma S. Lorenzo.	Roma S. L.
46-S	id.	Segni P.	da oltre Roccasecca fino Terracina e diramazione di Velletri verso Cecchina-Ciampino.	Terracina
47-S	id.	—	da oltre Segni P. fino Roma Tuscolana, Roma Trastevere e diramazione di Ciampino verso Frascati.	Roma Trastev.
48-S	id.	—	di Roma Termini.	Roma Termini
49-S	id.	—	da oltre Portonaccio fino Chiusi (esclusa) e diramazioni di Orte verso Terni e di Attigliano verso Viterbo.	Chiusi

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
50-S	Napoli	—	da oltre Roma Trastevere fino Grosseto (esclusa) e diramazioni di Pontegalera verso Fiumicino e di Palo verso Ladispoli.	Grosseto
51-S	id.	Aversa-Caserta Benevento-Campobasso	da oltre Napoli fino Termoli (esclusa) e diramazione di Campobasso verso Carpinone.	Termoli
52-S	id.	Benevento Mercato S. S.-	da oltre Cancello fino Foggia (esclusa) Benevento e diramazioni di Foggia verso Lucera e verso Manfredonia.	Foggia
53-S	id.	—	da oltre Napoli fino Potenza e diramazioni di Torre Ann. verso Gragnano e Torre Ann. Porto, di Salerno verso Mercato S. S. e di Sicignano verso Lagonegro.	Potenza
54-S	id.	Cancello-Mercato S. S.-Rocchetta S. A.-Potenza	da oltre Avellino fino Taranto, (esclusa Potenza).	Taranto
55-S	id.	Caserta-Cervaro Rocchetta S. A.-Spinazzola-Taranto-Brindisi	da oltre Cervaro fino Gallipoli (escluse Rocchetta S. A. e Taranto) e diramazioni di Spinazzola verso Barletta, di Gioia del Colle verso Bari e di Zollino verso Otranto.	Gallipoli
56-S	id.	—	da oltre Foggia fino Brindisi (esclusa) e diramazioni di Cerignola verso Cerignola Città e di Ofantino verso Margherita di Savoia.	Brindisi
57-S	id.	Paola-Cosenza	da oltre Battipaglia fino Sibari (esclusa) e diramazione di Cosenza verso Pietrafitta.	Sibari
58-S	id.	Salerno-Potenza	da oltre Metaponto fino Catanzaro Marina.	Catanzaro M.

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
59-S	Napoli	—	da oltre Paola fino Reggio C. Centrale e diramazione verso Reggio Porto.	Reggio C. C.le
60-S	id.	S. Eufemia B.-Catanzaro M.	da oltre S. Eufemia Bif. fino Reggio C. Centrale (esclusa).	Reggio C. C.le
61-S	Palermo	Roccapal. A.-S. Caterina X.-Bicocca	da oltre Palermo fino Caltanissetta e diramazioni di Caltanissetta verso Serradifalco e di Assoro verso Grottacalda e da oltre S. Caterina X. fino Caltagirone.	Caltagirone
62-S	id.	—	da oltre Roccapalumba A. fino Porto Empedocle; da oltre Aragona C. fino Siracusa e fino Lentini e diramazioni di Porto Empedocle verso Cattolica Eraclea, di Canicatti verso Camastra e di Licata verso Camastra, di Lercara Bassa verso Bivio Filaga.	Lentini
63-S	id.	Messina	da Buonfornello fino Catania C.	Catania C.
64-S	id.	—	da Palermo Lolli fino Trapani e diramazioni di Castelvetrano verso S. Ninfa e verso Sciacca.	Trapani

Allegato C all'Ordine di servizio N. 171-1916.

COMPARTIMENTO DI TORINO.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 1ª.	
Acqui.	Controllo merci cumulativo - Torino.
Alessandria.	Controllo merci interno - Torino.
Alessandria Smistamento.	Controllo reclami merci - Torino.
Asti.	Divisione lavori - Torino.
Bra.	Divisione movimento - Torino.
Casale Monferrato.	Divisione trazione - Torino.
Chivasso.	Divisione veicoli - Torino.
Cuneo.	Magazzino approvvig. - Torino Off. N.
Modane.	Magazzino approvvig. smist. - Torino.
Mortara.	Magazzino già Economato - Torino.
Novara.	Magazzino stampe - Torino.
Santhià.	Officina locomotive - Torino.
Savona Letimbro.	Officina veicoli - Torino.
Savona Marittima.	Ragioneria compartimentale - Torino.
Torino Dora Scalo Valdocco.	Riparto tecnico movimento - Torino.
Torino P. Nuova.	Sezione lavori - Alessandria
Torino P. Nuova Gestione G. V.	Sezione lavori - Asti.
Torino P. Nuova Gestione telegrafi.	Sezione lavori - Cuneo.
Torino P. Nuova Scalo P. V.	Sezione lavori Nord - Torino.
Torino P. Susa.	Ufficio 11° approvvig. - Torino.
Torino P. Susa Gestione P. V.	Ufficio assegni e Statistica - Torino.
Torino Smistamento.	Ufficio legale - Torino.
Vercelli.	

STAZIONI	UFFICI
Categoria 2ª.	
Abbiategrasso.	Circolo ripartizione - Alessandria.
Airasca.	Circolo ripartizione - Novara.
Alba.	Deposito locomotive - Alessandria.
Aosta.	Deposito locomotive - Bra.
Avigliana.	Deposito locomotive - Bussoleno.
Bardonecchia.	Deposito locomotive - Casale.
Barge.	Deposito locomotive - Chivasso.
Bastia Mondovì.	Deposito locomotive - Cuneo.
Bistagno.	Deposito locomotive - Mortara.
Borgomanero.	Deposito locomotive - Novara.
Borgosesia.	Deposito locomotive - Savona.
Busca.	Deposito locomotive - Torino.
Bussoleno.	Deposito personale viagg. Alessandria.
Canelli.	Deposito personale viagg. - Novara.
Cantalupo.	Deposito personale viagg. - Savona.
Carmagnola.	Deposito personale viagg. - Torino.
Castagnole Lanze.	Magazzino approvvig. - Alessandria.
Cavallermaggiore.	Riparto dei lavori - Casale.
Ceva.	6º Riparto lavori L. E. - Savona.
Chieri.	9º Riparto lavori L. E. - Savona.
Collegno.	4º Riparto lavori L. E. - Bardonecchia.
Condove.	5º Riparto L. E. - Torino.
Corsico.	6º Riparto movimento - Alessandria.
Costigliole d'Asti.	Riparto movimento - Asti.
Dronero.	Riparto movimento - Chivasso.
Fossano.	9º Riparto movimento - Novara.
Gravellona Toce.	4º Riparto movimento - Savona.
Grignasco.	Riparto telegrafico - Alessandria.
Ivrea.	1º Riparto telegrafico - Torino.
Luserna S. Giovanni.	2º Riparto telegrafico - Torino.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2ª.**	
Magenta.	Sezione lavori - Bra.
Moncalieri.	Sezione lavori - Novara.
Moncalvo.	Sezione lavori - Torino P. N.
Mondovì.	Squadra rialzo - Alessandria.
Moretta.	Squadra rialzo - Torino P. N.
Nizza Monferrato.	Squadra rialzo - Torino Smistamento.
Omegna.	Ufficio costruzioni - Cuneo.
Oulx.	Ufficio V Divisione lavori - Torino.
Ozzano Monferrato.	Ufficio sanitario - Torino.
Pinerolo.	
Romagnano Sesia.	
S. Giuseppe di Cairo.	
Saluzzo.	
Savigliano.	
Settimo.	
Strambino.	
Strevi.	
Susa.	
Tenda.	
Torino Dora.	
Torino P. N. Gestione bagagli.	
Torino Scalo P. V. Movimento.	
Torre Pellice.	
Trecate.	
Trino Vercellese.	
Trofarello.	
Valenza.	
Varallo Sesia.	
Vigevano.	

STAZIONI	UFFICI
	Categoria 3ª.
Agliano-Castelnuovo-Calcea.	Deposito combustibili - Alessandria.
Alice Belcolle.	Deposito combustibili - Asti.
Alpignano.	Deposito combustibili - Bra.
Annone.	Deposito combustibili - Casale.
Arnaz.	Deposito combustibili - Ceva.
Asigliano.	Deposito combustibili - Chivasso.
Bagnasco.	Deposito combustibili - Cuneo.
Bagnolo Piemonte.	Deposito combustibili - Mortara.
Baldichieri Tigliole.	Deposito combustibili - Novara.
Balzola.	Deposito combustibili - Santhià.
Balzola Martinetta.	Deposito combustibili - Savona.
Bandito.	Deposito combustibili - Torino.
Barbaresco.	Deposito locomotive - Asti.
Beaulard.	Deposito locomotive - Ceva.
Beinette.	Deposito locomotive - Modane.
Bergamasco.	Deposito locom. - S. Giuseppe di Cairo.
Bianzè.	Deposito personale viaggiante - Asti.
Bibiana.	Deposito personale viagg. - Bussoleno.
Borgofranco.	Deposito personale viaggiante - Ceva.
Borgo Lavezzaro.	Deposito personale viagg. - Chivasso.
Borgone.	Deposito personale viaggiante - Cuneo.
Borgoratto	Depos. pers. viagg. - S. Gius. di Cairo.
Borgo S. Dalmazzo.	Deposito pers. viagg. - Torino Smist.
Borgo S. Martino.	Riparto movimento - Casale.
Borgo Vercelli.	3º Riparto movimento - Cuneo.
Boves.	Riparto movimento - Mortara.
Brandizzo.	1º Riparto movimento - Torino Smist.
Bricherasio.	Riparto telegrafico - Novara.
Briga.	Riparto telegrafico - Savona.
Briona.	Riparto trazione - Alessandria.

STAZIONI	UFFICI
	Segue: **Categoria 3ª.**
Brozolo.	Riparto trazione - Novara.
Brucoli.	1° Riparto trazione - Torino smist.
Bruno.	Riparto veicoli - Alessandria.
Buronzo.	4° Riparto trazione - Torino.
Cairo-Montenotte.	Squadra rialzo - Asti.
Calamandrana.	Squadra rialzo - Bra.
Calciavacca.	Squadra rialzo - Bussoleno.
Caltignaga.	Squadra rialzo - Casale.
Caluso.	Squadra rialzo - Ceva.
Cambiano Santena.	Squadra rialzo - Chivasso.
Campiglione Fenile.	Squadra rialzo - Cuneo.
Candia Canavese.	Squadra rialzo - Modane.
Candia Lomellina.	Squadra rialzo - Mortara.
Candiolo.	Squadra rialzo - Novara.
Carisio.	Squadra rialzo - Savona.
Carrù.	Squadra rialzo - S. Benigno.
Casale Popolo.	Squadra rialzo - S. Giuseppe di Cairo.
Cassine.	Ufficio capo compartimento - Torino.
Castealfero.	Ufficio costruzioni - Mondovì.
Castel d'Agogna.	
Castellaro.	
Castelletto.	
Castellino Tanaro.	
Castelnuovo Belbo.	
Castelrosso.	
Cava-Carbonara.	
Cavagnolo Brusasco.	
Cavallerleone.	
Cengio.	
Centallo.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Cercenasco.	
Cervignasco.	
Cherasco.	
Chiomonte.	
Civalleri Canale.	
Cocconato.	
Castigliole (Motta di).	
Costigliole Saluzzo.	
Crescentino.	
Cressa Fontaneto.	
Crusinallo.	
Cunico Colcavagno.	
Cureggio.	
Dego.	
Donnaz.	
Fara.	
Farigliano.	
Felizzano.	
Ferrania.	
Ferrera Lomellina.	
Fontanetto Po.	
Gaggiano.	
Gamalero.	
Gambolò Remondò.	
Garessio.	
Garlasco.	
Gattinara.	
Ghemme.	
Giarole.	
Gozzano.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Gropello Cairoli.	
Hone Bard.	
Incisa Belbo.	
Isola d'Asti.	
Lagnasco.	
Lauriano.	
Limone.	
Livorno Vercellese.	
Lomello.	
Maddalene.	
Madonna della Scala.	
Madonna del Pilone.	
Manta.	
Margarita.	
Meana.	
Mede.	
Merana.	
Mercenasco.	
Modane (imbocco Nord).	
Molini d'Isola.	
Mombaldone.	
Mombaruzzo.	
Momo.	
Monastero Pratavecchia.	
Monchiero Dogliani.	
Mongardino.	
Montalto Dora.	
Montanaro.	
Montechiaro d'Asti.	
Montechiaro Denice.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Montegrosso.	
Monteu da Po.	
Monticello Alba.	
Montiglio Murisengo.	
Montjovet.	
Morano sul Po.	
Mussotto.	
Narzole.	
Neive.	
Nichelino.	
Nicorvo.	
Niella.	
None.	
Nucetto.	
Nus.	
Olcenengo.	
Olevano.	
Ormea.	
Ornavasso.	
Orta Miasino.	
Oviglio.	
Palazzolo Vercellese.	
Palestro.	
Parona Lomellina.	
Penango.	
Pertengo.	
Pessione.	
Pettenasco.	
Piana.	
Pianfei.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Piedimulera.	
Pieve Albignola.	
Pievetta.	
Piscina.	
Pogliola.	
Ponti.	
Pont. S. Martin.	
Ponzana.	
Portacomaro.	
Prato Sesia.	
Priola.	
Quarona.	
Quart Villefranche.	
Quincinetto.	
Racconigi.	
Riva di Pinerolo.	
Rive.	
Roasenda.	
Robbio.	
Robilante.	
Roccadebaldi.	
Roccapietra.	
Roccavione.	
Rocchetta Cairo.	
Rocchetta Tanaro.	
Rodallo.	
Rosta.	
Rumianca.	
S. Ambrogio.	
S. Antonino di Susa.	

STAZIONI	UFFICI

Segue: **Categoria 3ª.**

S. Antonino di Saluggia.	
S. Benigno al Grana.	
S. Dalmazzo di Tenda.	
S. Damiano d'Asti.	
S. Germano Vercellese.	
S. Giorgio Casale.	
S. Marcel.	
S. Marzanotto.	
S. Marzanotto Rivi.	
S. Sebastiano Po.	
S. Silvestro.	
S. Stefano Belbo.	
S. Vincent.	
S. Vittoria.	
Salbertrand.	
Sale Langhe.	
Saliceto.	
Saluggia.	
Sanfrè.	
Sangone.	
Sannazzaro.	
Santuario.	
Sartirana.	
Scalenghe.	
Sella Altare.	
Serralunga Cereseto.	
Serravalle d'Asti.	
Sessant.	
Settime-Cinaglio-Mombarone.	
Sezzè.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Sizzano.	
Solero.	
Sommariva del Bosco.	
Spigno.	
Stamperia.	
Suno.	
Tarantasca.	
Tavagnasco Settimo.	
Terranova Monferrato.	
Terzo Montabone.	
Tonco Alfiano.	
Torrazza di Verolengo.	
Torreberetti.	
Torre S. Giorgio.	
Trappa.	
Tromello.	
Tronzano.	
Valduggia.	
Valle.	
Valmadonna.	
Vanzone Isolella.	
Vernante.	
Verolengo.	
Verrès.	
Verzuolo.	
Vespolate.	
Vievola.	
Vigliano d'Asti.	
Vignale (Bivio).	
Vigone.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Villadossola.	
Villafalletto.	
Villafranca d'Asti.	
Villafranca Piemonte.	
Villanova d'Ardenghi.	
Villanova d'Asti.	
Villanova Solaro.	
Villastellone.	
Vinzaglio Torrione.	
Vittuone.	
Zinasco.	

COMPARTIMENTO DI MILANO.

STAZIONI	UFFICI

Categoria 1ª.

STAZIONI	UFFICI
Arona.	Delegazione materiale mobile - Milano.
Bergamo.	Deposito locomotive - Milano Centrale.
Brescia.	Deposito locomotive - Milano Sempione.
Brescia Gestione	Deposito pers. viagg. - Milano Semp.
Chiasso Gestione.	Divisione lavori - Milano.
Codogno.	Divisione movimento - Milano.
Como S. Giovanni.	Divisione trazione - Milano.
Cremona.	Divisione veicoli - Milano.
Domodossola.	Magazzino approvv. - Milano P. G.
Domodossola (Ente comune).	Officine apparati centrali - Milano.
Gallarate.	Ragioneria compartimentale - Milano.
Lecco.	1º Riparto movimento - Milano.
Luino	Sezione lavori - Cremona.
Luino Gestione.	Sezione lavori - Milano Est.
Milano Centrale.	Sezione lavori - Milano Ovest.
Milano Centrale Gestione G. V.	Ufficio legale - Milano.
Milano Porta Garibaldi.	Ufficio sanitario - Milano.
Milano P. Garibaldi Gestione aut.	
Milano Porta Romana.	
Milano P. Romana Gestione.	
Milano Porta Sempione.	
Milano Porta Ticinese.	
Milano P. Ticinese Gestione.	
Milano Porta Vittoria.	
Milano P. Vittoria Gestione.	
Monza.	
Pavia.	

Segue: **Categoria 1ª.**

STAZIONI	UFFICI
Rogoredo.	
Seregno	
Sesto S. Giovanni.	
Tortona.	
Treviglio.	
Varese.	
Voghera.	

Categoria 2ª.

STAZIONI	UFFICI
Albate Camerlata.	Automotrice elettrica - Milano Cent.
Asola.	Capo conduttore principale - Cremona.
Bagnolo Mella.	Controllori viaggianti - Milano.
Busseto.	Deposito locomotive - Arona.
Busto Arsizio.	Deposito locomotive - Bergamo.
Calolzio Olginate.	Deposito locomotive - Brescia.
Camnago Lentate.	Deposito locomotive - Cremona.
Casalmaggiore.	Deposito locomotive - Lecco.
Casalpusterlengo.	Deposito locomotive - Milano Centrale.
Cassano d'Adda.	Deposito locomotive - Pavia.
Casteggio.	Deposito locomotive - Voghera.
Castel S. Giovanni.	Deposito locomotive elettriche - Lecco.
Chiari.	Deposito personale viaggiante - Arona.
Chiasso.	Deposito personale viagg. - Bergamo.
Chiavenna.	Deposito personale viaggiante - Brescia.
Colico.	Deposito pers. viagg. - Domodossola.
Colorno.	Deposito personale viaggiante - Lecco.
Crema.	Deposito pers. viagg. - Milano Cent.
Desenzano.	Depos. pers. viagg. - Milano P. Vitt.
Desenzano Lago.	Deposito personale viaggiante - Pavia.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2a.**	
Greco.	Divisione speciale lavori - Milano.
Laveno Mombello.	Magazzino armamento - Milano P. G.
Legnano.	Riparto lavori l. e. - Lecco.
Lodi.	Riparto movimento - Brescia.
Lonato.	Riparto movimento - Cremona.
Melegnano.	1° Riparto telegrafico - Milano.
Melzo.	5° Riparto trazione - Brescia.
Milano- Lambrate.	Sezione lavori - Voghera.
Milano Nuova C.	Squadra rialzo - Milano Centrale.
Milano S. Cristoforo.	Ufficio collaudi locomotive - Milano.
Oleggio.	
Ospitaletto Bresciano.	
Palazzolo sull'Oglio.	
Parabiago.	
Paratico Sarnico.	
Peschiera.	
Piadena.	
Pizzighettone.	
Rezzato.	
Rho.	
Robecco-Pontevico.	
Romano.	
Rovato.	
Sesto Calende.	
Sondrio.	
Spinetta.	
Stradella.	
Ternate-Varano Borghi.	
Treviglio Ovest.	
Usmate-Carnate.	

STAZIONI	UFFICI
Categoria 3ª.	
Abbadia.	Centrale idroelettrica - Morbegno.
Acquanegra Cremonese	Circolo ripartizione - Brescia.
Airuno.	Circolo ripartizione - Voghera.
Albate-Trecallo.	Commissariato P. S. - Milano.
Albizzate.	Commiss. collaudo approvv. - Milano.
Anzano del Parco.	Deposito combustibili - Arona.
Arcore.	Deposito combustibili - Bergamo.
Ardenno-Masino.	Deposito combustibili - Brescia.
Arena Po.	Deposito combustibili - Cremona.
Barbianello.	Deposito combustibili - Domodossola.
Baveno.	Deposito combustibili - Gallarate.
Belgioioso.	Deposito combustibili - Lecco.
Belgirate.	Deposito combustibili - Luino.
Bellano.	Deposito combustibili - Milano C.
Bellinzago.	Deposito combustibili - Milano Semp.
Besnate.	Deposito combustibili - Pavia.
Besozzo.	Deposito combustibili - Rogoredo.
Beura.	Deposito combustibili - Treviglio.
Borgosatollo.	Deposito combustibili - Voghera.
Borgo Ticino.	Deposito locomotive - Chiasso.
Bozzolo.	Deposito locomot. - Como S. Giovanni.
Brenna-Alzate	Deposito locomotive - Domodossola.
Bressana Argine.	Deposito locomotive - Gallarate.
Bressana Bottarone.	Deposito locomotive - Luino.
Broni.	Deposito locomotive - Treviglio.
Calcio.	Deposito personale viagg. - Gallarate.
Caldè.	Deposito personale viaggiante - Luino.
Calusco.	Deposito treni elettrici - Monza.
Calvisano.	Officina deposito - Lecco.
Cameri (Posto telegrafico).	Officina dep. treni elettrici - Gallarate.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Canneto sull'Oglio.	Officine riparto tecnico - Milano.
Cantù.	Posto di verifica - Varese.
Cantù-Asnago.	Riparto movimento - Arona.
Capriolo.	Riparto movimento - Bergamo.
Caravaggio.	Riparto movimento - Lecco.
Carimate.	5° Riparto movimento - Voghera.
Casalbuttano.	Riparto Nord e Riscontro Fondi speciali - Milano.
Casaletto-Vaprio.	Riparto telegrafico - Voghera.
Casletto Rogeno.	Riparto trazione - Gallarate.
Castelleone.	Riparto trazione - Lecco.
Castelletto Ticino.	Riparto trazione - Milano.
Castellucchio.	Squadra rialzo - Bergamo.
Castelnuovo di Verona.	Squadra rialzo - Brescia.
Castelvetro.	Squadra rialzo - Chiasso.
Castione dei Marchesi.	Squadra rialzo - Cremona.
Cava Manara.	Squadra rialzo - Domodossola.
Cavaria Oggiona.	Squadra rialzo - Lecco.
Cava Tigozzi.	Squadra rialzo - Luino.
Cernusco Merate.	Squadra rialzo - Milano P. Romana.
Certosa.	Squadra rialzo - Milano Sempione.
Chignolo Po.	Squadra rialzo - Pavia.
Cisano-Caprino Bergamasco.	Squadra rialzo - Voghera.
Coccaglio.	Squadra rialzo veicoli - Arona.
Como Lago.	Squadra rialzo veicoli - Gallarate.
Corteolona.	Ufficio capo compartimento - Milano.
Cosio Traona.	Ufficio costruzioni - Tortona.
Crugnola-Cimbro.	Ufficio pubblicità - Milano.
Cucciago.	
Cuzzago.	
Delebio.	

STAZIONI	UFFICI

Segue: **Categoria 3ª.**

STAZIONI	UFFICI
Dervio.	
Desio.	
Dorio.	
Fiumelatte.	
Gazzada.	
Gazzo-Pieve S. Giacomo.	
Ghedi.	
Gorlago.	
Grumello Del Monte.	
Iselle di Trasquera.	
Ispra.	
Leggiuno Monvalle.	
Lesa.	
Lesmo.	
Lierna.	
Lissone Muggiò.	
Locate Triulzi.	
Lungavilla.	
Maccagno.	
Macherio Sovico.	
Maggianico.	
Mandello-Tonzanico.	
Manerbio.	
Mapello Ambivere.	
Marcaria.	
Meina.	
Mergozzo.	
Merone Ponte Nuovo.	
Milano (transito) La Librera.	
Miradolo.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Mojana.	
Molteno.	
Montirone.	
Morbegno.	
Morengo.	
Motta S. Damiano.	
Musocco.	
Novate-Mezzola.	
Oggiono.	
Olcio.	
Olgiate Molgora.	
Olmeneta.	
Osnago.	
Ospedaletto Lodigiano.	
Paderno d'Adda.	
Pallanza-Fondo Toce.	
Perledo Varenna.	
Pinarolo Po.	
Pino Tronzano.	
Pioltello Limito.	
Piona.	
Pombia.	
Pontecurone.	
Ponte S Marco.	
Ponte S. Pietro-Locate.	
Pontida.	
Porto Valtravaglia.	
Porto Varallo Pombia.	
Posto teleg. fra Rogoreto e Melegnano.	
Pozzolo Formigaro.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Preglia.	
Premosello.	
Regoledo.	
Remedello Sopra.	
Remedello Sotto.	
Rivalta Scrivia.	
Rottofreno.	
S. Giano.	
S. Giovanni in Croce.	
S. Giuletta.	
S. Giuliano Piacentino.	
S. Giuliano Piemonte.	
S. Martino della Battaglia.	
S. Nicolò.	
S. Pietro Berbenno.	
S. Stefano al Corno.	
S. Zeno-Folzano.	
Sala al Barro-Galbiate.	
Samolaco.	
Sarmato.	
Secugnago.	
Seriate.	
Sommacampagna-Sona.	
Somma Lombardo.	
Soresina.	
Stresa.	
Taino Angera.	
Tavazzano.	
Terno.	
Torre de' Picenardi.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Torrile S. Polo.	
Trecella.	
Valmadrera.	
Vanzago.	
Varallo Pombia.	
Varzo.	
Verdello.	
Vergiate.	
Verolanuova.	
Viadana Bresciana.	
Vidalengo.	
Villamaggiore.	
Villanova d'Arda.	
Villetta Malagnino.	
Visano.	
Vogogna.	

COMPARTIMENTO DI BOLOGNA.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 1ª.	
Bologna Centrale.	Deposito personale viagg. - Bologna.
Bologna Gestione G. V.	Direttissima - Bologna.
Bologna Gestione P. V.	Divisione lavori - Bologna.
Castel Bolognese.	Divisione movimento - Bologna.
Faenza.	Divisione trazione - Bologna.
Ferrara.	Magazzino approvv. - Bologna.
Legnago.	Officina locomotive - Rimini.
Lugo.	Sezione lavori - Bologna.
Mantova.	Sezione lavori - Ferrara.
Modena.	Sezione lavori - Parma.
Parma.	Sezione lavori - Rimini.
Parma Gestione P. V.	
Piacenza.	
Ravenna.	
Reggio Emilia.	
Rimini.	
Rovigo.	
Categoria 2ª.	
Adria.	Cantiere trazione elettrica - Bologna.
Badia.	Circolo di ripartizione - Mantova.
Bagni della Porretta	Deposito locomotive - Bagni Porretta.
Borgo Panigale.	Deposito locomotive - Bologna.
Borgo S. Donnino.	Deposito locomotive - Faenza.
Carpi.	Deposito locomotive - Mantova.
Casalecchio di Reno.	Deposito locomotive - Rimini.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2ª.**	
Castelfranco d'Emilia.	Deposito personale viagg. - Mantova.
Castelguelfo.	Deposito personale viaggiante - Rimini.
Cerea.	4º Rip. movim. - Ravenna.
Cesena.	6º Rip. movim. - Rovigo.
Cesenatico.	Ispettorato sanitario - Bologna.
Chioggia.	Magazzino approvv. - Rimini.
Este.	Magazzino stampe - Bologna.
Fiorenzuola.	Officina veicoli - Bologna.
Forlì.	Officina veicoli - Rimini.
Gonzaga-Reggiolo.	Riparto movimento - Parma.
Imola.	Squadra rialzo - Bologna.
Lavezzola.	Ufficio cassa - Bologna.
Lendinara.	
Massalombarda.	
Monselice.	
Montagnana.	
Nogara.	
Persiceto.	
Poggio Rusco.	
Polesella.	
Pontelagoscuro.	
Portomaggiore.	
Pracchia.	
Rolo-Novi.	
Rubiera.	
Russi.	
S. Arcangelo di Romagna.	
S. Felice sul Panaro.	
S. Giorgio di Piano.	
S. Ilario D'Enza.	
Savignano di Romagna.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2ª.**	
Suzzara	
Vergato.	
Villafranca di Verona.	
Categoria 3ª.	
Abano.	Agenzia doganale - Ravenna.
Alfonsine.	Agenzia doganale - Rimini.
Alseno.	Agenzia viaggiatori C. R. Bologna.
Argenta.	Capo verificatori - Bologna.
Arquà.	Commissione di collaudo - Bologna.
Baricetta.	Commissione di collaudo - Rimini.
Battaglia.	Controllori viaggianti - Bologna.
Bellaria.	Controllore viaggiante - Legnago.
Bevilacqua.	Controllore viaggiante - Mantova.
Bonferraro.	Controllore viaggiante - Parma.
Bovolone.	Controllore viaggiante - Ravenna.
Brondolo.	Controllore viaggiante - Rimini.
Cadeo.	Deposito combustibili - Bologna.
Camposanto.	Deposito combustibili - Faenza.
Castagnaro.	Deposito combustibili - Ferrara.
Castel d'Ario.	Deposito combustibili - Mantova.
Castelmaggiore.	Deposito combustibili - Rimini.
Castel S. Pietro d'Emilia.	Deposito locomotive - Bagni Porretta.
Cavanella d'Adige.	Deposito locomot. - Borgo S. Donnino.
Cavanella Po.	Deposito locomotive - Ferrara.
Ceregnano.	Deposito locomot. per verif. - Modena.
Cervia.	Deposito pers. viagg. - Bagni Porretta.
Classe.	Dep. pers. viagg. - Castelbolognese.
Conselice.	Deposito personale viagg. - Ferrara.
Corbezzi.	Deposito personale viagg. Rovigo.

STAZIONI	STAZIONI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Corticella.	Ispettorato I Riparto Mov. - Bologna.
Costa.	Posto di verifica - Ferrara.
Crevalcore.	Posto di verif. serv. veic. - Bagni Porr.
Dossobuono.	5. Riparto Isp. Magazzini - Bologna.
Forlimpopoli.	Riparto Ispezione Veicoli - Bologna.
Fratta.	3. Riparto movimento - Pistoia.
Galliera.	Sorvegliante lavoro-linea 10 - Parma.
Gambettola.	Sorveglianza industr. priv. - Reggio E.
Gazzo di Bigarello.	Squadra rialzo veicoli - Bologna.
Glorie.	Squadra Rialzo - Faenza.
Godo.	Squadra Rialzo - Mantova.
Isola della Scala.	Squadra Rialzo - Rimini.
Lama.	Ventilatore - Piteccio.
Lavino.	Ventilatore - Pracchia.
Loreo.	
Marzabotto.	
Mezzano.	
Mirandola.	
Mirandola - Ozzano.	
Molino del Pallone.	
Montegrotto.	
Montesanto.	
Mozzecane.	
Ospedaletto Euganeo.	
Ostiglia.	
Paviole.	
Pioppe di Salvaro.	
Piteccio.	
Poggio Renatico.	
Ponte della Venturina - Posto Mov.	
Pontenure.	

STAZIONI	UFFICI

Segue: **Categoria 3ª.**

Revere.	
Revere (Scalo).	
Riola.	
Romanore.	
Roncanova di Gazzo Veronese.	
Rosolina.	
Roverbella.	
S. Agata sul Santerno.	
S. Antonio Mantovano.	
S. Biagio.	
S. Elena Este.	
S. Maria Maddalena.	
S. Patrizio.	
S. Pietro di Legnago.	
S. Pietro in Casale.	
Saletto.	
Samoggia.	
Sanguinetto.	
Sasso.	
Savio.	
Solarolo.	
Soliera.	
Stanghella.	
Tavernelle d'Emilia.	
Vaioni.	
Varignana.	
Vigasio.	
Villabartolomea.	
Villa Cadè.	
Viserba.	
Voltana.	

COMPARTIMENTO DI VENEZIA.

STAZIONI	STAZIONI
Categoria 1ª.	
Belluno.	Agenzia doganale - Verona.
Casarsa.	Agenzia doganale - Udine.
Conegliano.	Capo conduttore P.le - Verona.
Mestre.	Controllo Merci Serv. Int. Verona.
Padova.	Deposito locomotive - Verona.
Padova Gestione P. V.	Divisione lavori - Venezia.
Peri.	Divisione Movimento - Venezia.
Pontebba.	Divisione Trazione - Venezia.
Treviso.	Magazzino approvv. - Verona.
Udine.	Officina locomotive - Verona.
Udine Scalo P. V.	Officina Veicoli - Verona .
Venezia Gestione G. V.	1. Riparto telegrafico - Venezia.
Venezia Gestione P. V.	2. Riparto telegrafico - Venezia.
Venezia Marittima.	Sezione lavori - Padova.
Venezia S. Lucia.	Sezione lavori - Udine.
Verona P. V. Scalo.	Sezione lavori - Venezia.
Verona Porta Vescovo.	Sezione lavori - Verona.
Verona Porta Vescovo Celeri.	Sezione lavori - Verona Ovest.
Vicenza.	Sovraintendenza - Venezia.
Categoria 2ª.	
Ala.	Capo conduttore p.le - Treviso.
Alano-Fener - Valdobbiadene.	Capo conduttore p. le - Udine.
Avio.	Capo conduttore p.le -Venezia.
Bassano.	Circolo di ripartizione - Verona.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2ª.**	
Calalzo-Pieve di Cadore.	Commissariato P. S. - **Venezia.**
Caldiero.	Deposito combustibili - **Mestre.**
Castelfranco Veneto.	Deposito locomotive - **Mestre.**
Cittadella.	Deposito locomotive - **Padova.**
Codroipo.	Deposito locomotive - **Treviso.**
Cormons.	Deposito locomotive - **Udine.**
Corunda.	Deposito locomotive - **Venezia.**
Dolo.	Dep. locomot. p. traz. e veic. - **Vicenza.**
Domegliara.	Deposito personale viagg. - **Padova.**
Fontaniva.	3° Riparto movimento - **Venezia.**
Lancenigo.	5° Riparto movimento - **Verona.**
Longarone Zoldo.	Riparto movimento - **Vicenza.**
Lonigo.	Magazzino approvv. - **Vicenza.**
Marano.	Officina gruppi lavori - **Venezia.**
Montebelluna.	Officina p. riparaz. telegraf. - **Venezia.**
Motta di Livenza.	Officine locomotive e veicoli - **Vicenza.**
Oderzo.	Riparto mov. - **Castelfranco Veneto.**
Perarolo.	Riparto movimento - **Treviso.**
Pinzano.	Riparto movimento - **Udine.**
Polana di Granfion	Riparto movimento - **Verona.**
Pordenone.	Squadra rialzo - **Venezia.**
Portogruaro.	Ufficio costruzioni - **Montebelluna.**
Preganzio.	Ufficio costruzioni - **Udine.**
Primolano.	Ufficio sanitario - **Venezia.**
Resiutta.	
S. Donà di Piave.	
S. Martino Buonalbergo.	
S. Martino di Lupari.	
S. Vito al Tagliamento.	
Sacile.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2ª.**	
Sambonifacio.	
Schio.	
Sedico Bribano.	
Spilimbergo.	
Stazione per la Carnia.	
Susegana.	
Tavernelle.	
Thiene.	
Venezia S. Basilio.	
Verona Porta Nuova.	
Categoria 3ª.	
Albaredo.	Agenzia doganale - Primolano.
Annone Veneto.	Agenzia doganale - Venezia.
Buttrio.	Agenzia marittima - Venezia.
Compodarsego.	Associaz. movim. forest. - Venezia.
Camposampiero.	Controllore viaggiante - Casarsa.
Carmignano di Brenta.	Controll. viagg. - Castelfranco Veneto.
Carpanè-Valstagna.	Controllore viaggiante - Montebelluna.
Cassola.	Controllore viagg. Rondi - Treviso.
Castellavazzo.	Controllore viagg. Cappelli - Udine.
Castello di Godego.	5 controllori viaggianti - Venezia.
Cavazzale.	4 controllori viaggianti - Verona.
Ceggia.	Deposito combustibili - Padova.
Ceraino.	Deposito combustibili - Treviso.
Cesio Busche.	Deposito combustibili - Udine.
Chions-Azzano Decimo.	Deposito combustibili - Venezia S. L.
Chiusaforte.	Deposito combustibili - Verona.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Cismon.	Deposito combustibili - Vicenza.
Cusano.	Fabbrica mattonelle - Borgo S. Donn.
Dogna.	Fabbrica mattonelle - Mestre.
Dueville.	Hôtel Danieli - Venezia.
Faè Fortogna.	Laboratorio lattonieri - Venezia.
Fagarè.	Laboratorio lattonieri - Verona.
Fanzolo.	Officine carica accumulatori - Treviso.
Feltre.	Officina idroelettrica - Venezia.
Fontanafredda.	Posto di verifica - Ala.
Forgaria-Bagni Anduins.	Posto di verifica - Belluno.
Fossalta di Piave.	Riparto ispezione trazione - Mestre.
Gemona-Ospedaletto.	Riparto ispezione trazione - Udine.
Gorgo.	Riparto ispezione trazione - Verona.
Istrana.	Riparto ispezione veicoli - Venezia.
Lerino.	Riparto magazzino approvv. - Venezia.
Levada.	Riparto magazzino approvv. - Verona.
Lisiera.	Riparto movimento - Ala.
Maerne di Martellago.	Riparto movimento - Belluno.
Magnano-Artegna.	Riparto movimento - Portogruaro.
Majano.	Riparto personale viagg. - Belluno.
Meolo.	Riparto trazione - Treviso.
Mestrino.	Squadra rialzo - Mestre.
Moggio.	Squadra rialzo - Padova.
Mogliano.	Squadra rialzo - Treviso.
Montebello.	Squadra rialzo - Udine.
Noale Scorzè.	Squadra rialzo - Verona.
Osoppo.	Squadra rialzo - Vicenza.
Ospitale.	Ufficio costruzione - Verona.
Paese.	Ufficio sanitario - Verona.
Parona di Valpolicella.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Pasian Schiavonesco.	
Pederobba Molinetto.	
Pescantina.	
Pianzano.	
Piombino Dese.	
Ponte di Brenta.	
Ponte di Piave.	
Ponte nelle Alpi-Polpet.	
Postioma.	
Pramaggiore.	
Quero Vas.	
Reana del Roiale.	
Resana.	
Rosà.	
Rossano Veneto.	
S. Biagio di Callalta.	
S. Giorgio della Richinvelda.	
S. Giorgio delle Pertiche.	
S. Giovanni Manzano.	
S. Giustina.	
S. Michele del Quarto.	
S. Nazario.	
S. Pelagio.	
S. Pietro in Gu.	
S. Stino di Livenza.	
Salzano Robegano.	
Sesto al Reghene Braidacurti.	
Sesto Cordovado.	
Solagna.	
Sottocastello Tai.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Spresiano.	
Tarcento.	
Trevignano-Signoressa.	
Treviso Porta Cavour.	
Tricesimo.	
Valeriano.	
Valvasone.	
Venzone.	
Vigodarzere.	
Villa del Conte.	
Villaverla-Montecchio.	

COMPARTIMENTO DI GENOVA.

STAZIONI	STAZIONI
Categoria 1ª.	
Genova Piazza Brignole.	Divisione lavori - Genova.
Genova Piazza Caricamento Gestione.	Divisione movimento - Genova.
Genova Piazza Principe.	Divisione trazione - Genova.
Genova Principe Gestione.	7° Riparto LL. EE. - Rivarolo Ligure.
Novi Ligure.	8° Riparto LL. EE. - Rivarolo Ligure.
Novi S. Bovo.	Sezione lavori - Genova P. P.
S. Benigno Gestione.	Ufficio spec. radd. Genova-Spezia-Gen.
S. Limbania Stazione.	
S. Limbania Gestione Autonoma P. V.	
Sampierdarena.	
Sampierdarena Gestione.	
Sampierdarena Fermata.	
Ventimiglia.	
Categoria 2ª.	
Airole.	Deposito locomot. - Genova Brignole.
Albenga.	Deposito locomotive - Novi S. Bovo.
Albissola Capo.	Deposito locom. - Rivarolo Ligure.
Bolzaneto.	Deposito locom. - Savona Fornaci.
Bordighera.	Deposito person. viagg. - Campasso.
Busalla.	Deposito person. viagg. - Genova P. P.
Campasso.	Deposito pers. viagg. - Novi S. Bovo.
Campoligure.	Deposito person. viagg. - Sampierdar.
Chiavari.	Direttissima Genova-Tortona-Genova.
Finalmarina.	Ispettorato sanitario - Genova.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2ª.**	
Genova Molo Vecchio.	Magazzino approvv. - Rivarolo Ligure.
Genova Piazza Brignole Scalo.	Riparto movimento - Ventimiglia.
Genova Piazza Caricamento.	Riparto tecnico movimento - Genova.
Genova Porto Scalo S. Limbania.	Sopraintendenza del Porto - Genova.
Lavagna.	Squadra rialzo - Novi S. Bovo.
Levanto.	Squadra rialzo - Sampierdarena.
Nervi.	Ufficio capo compartimento - Genova.
Oneglia.	Ufficio cassa compartiment. - Genova.
Ospedaletti Ligure.	
Ovada.	
Pontedecimo.	
Porto Maurizio.	
Rapallo.	
Rivarolo Ligure.	
Ronco.	
S. Benigno Calate.	
S. Margherita Ligure.	
S. Remo.	
Serravalle Scrivia.	
Sestri Levante.	
Sestri Ponente.	
Taggia.	
Vado.	
Varazze.	
Voltri.	

STAZIONI	UFFICI

Categoria 3ª.

STAZIONI	UFFICI
Acquasanta.	Agenz. presso fabbr. matt. - Novi Lig.
Alassio.	Commissariato P. S. - Genova.
Andora.	Deposito combustibili - Busalla.
Arenzano.	Deposito combust. - Genova Brignole.
Arquata.	Deposito combust. - Genova P. P.
Arquata Scrivia.	Deposito combust. - Novi S. Bovo.
Bergeggi.	Deposito combust. - Rivarolo Ligure.
Bevera.	Deposito combust. - Ronco Scrivia.
Bogliasco.	Deposito combust. - Ventimiglia.
Bonassola.	Deposito locomotive - Busalla.
Borghetto S. Spirito.	Deposito locomotive - Genova P. P.
Borgio Verezzi.	Deposito locomotive - Pontedecimo.
Borzoli.	Dep. locom. (già Campasso) - Riv. L.
Borzoli Fegino.	Deposito locomotive - Ronco Scrivia.
Borzoli Trasta.	Deposito locomotive - Ventimiglia.
Camogli.	Deposito personale viagg. - Busalla.
Carbonara.	Deposito pers. viagg. - Pontedecimo.
Cassano Spinola.	Deposito person. viagg. - Ronco Scr.
Castellazzo-Casalcermelli.	Riparto ispezione veicoli - Genova.
Castelspina-Portanova.	2° Riparto movimento - Genova.
Cavi.	3° Riparto movimento - Genova.
Celle.	Riparto movimento - Novi Ligure.
Ceriale.	1° Riparto telegrafi. - Genova.
Cervo S. Bartolomeo.	Riparto trazione - Rivarolo Ligure.
Cogoleto.	Sottodeposito pers. viagg. - Albenga.
Corniglia.	Squadra rialzo - Busalla.
Cornigliano.	Squadra rialzo - Genova Brignole.
Cornigliano Campi.	Squadra rialzo - Genova P. P
Deiva.	Squadra rialzo - Ronco Scrivia.
Diano Marina.	Squadra rialzo - Ventimiglia.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Framura.	Ufficio costruzioni linea diretta Ronco-Arquata-Arquata S.
Frugarolo.	Ufficio costruzioni linea diretta Ronco-Arquata-Ronco S.
Genova Ponte F. G.	
Granara.	
Isola del Cantone.	
Laigueglia.	
Loano.	
Manarola.	
Mele.	
Mignanego.	
Molare.	
Moneglia.	
Montanesi.	
Monterosso.	
Noli.	
Ovada Nord.	
Pegli.	
Piano Orizzontale dei Giovi.	
Pietraligure.	
Pieve di Sori.	
Pra.	
Prasco-Cremolino.	
Predosa.	
Quarto dei Mille.	
Quinto al Mare.	
Recco.	
Riomaggiore.	
Riva Trigoso.	
Roccagrimalda.	
Rossiglione.	

STAZIONI	UFFICI

Segue: **Categoria 3ª.**

STAZIONI	UFFICI
S. Lorenzo al Mare.	
S. Quirico.	
S. Stefano Riva Ligure.	
Sori.	
Spotorno.	
Stazzano Serravalle.	
Sturla.	
Vallecrosia.	
Varigotti.	
Vernazza.	
Vesima.	
Villavernia.	
Visone.	
Zoagli.	

COMPARTIMENTO DI FIRENZE.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 1ª.	
Arezzo.	Capo conduttore principale - Pisa.
Carrara.	Controllo merci cumulat. - Firenze.
Cecina.	Controllo merci Serv. int. - Pisa.
Chiusi.	Controllo viagg. e bagagli - Firenze.
Empoli.	Deposito locomotive - Firenze.
Firenze Campo di Marte Staz:	Divisione lavori - Firenze.
Firenze Porta al Prato Staz.	Divisione movimento - Firenze.
Firenze Porta al Prato Gest. P. V.	Divisione trazione - Firenze.
Firenze S. M. Novella Staz.	Divisione veicoli - Firenze.
Firenze S. M. Novella Gest. P. V.	Magazzino approvv. - Firenze.
Grosseto.	Magazzino approvv. - Pisa.
Livorno Cent.	Officina locomotive - Firenze.
Livorno Marit.	Officina veicoli - Firenze.
Livorno S. Marco.	1º Riparto telegrafico - Firenze.
Lucca.	Servizio trazione - Firenze.
Pisa Centrale.	Servizio veicoli - Firenze.
Pistoia.	Servizio lavori - Firenze.
S. Giovanni Valdarno.	Sezione lavori - Pisa Nord.
Sarzana.	Sezione lavori - Pisa Sud.
Siena.	Sezione lavori - Siena.
Spezia.	Ufficio aff. div. viagg. bag. - Firenze.
Viareggio.	Ufficio contabilità prodotti - Firenze.
	Ufficio legale - Firenze.
	Ufficio sanitario - Firenze.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 2ª.	
Altopascio.	Agenzia marittima - Livorno.
Asciano.	Agenzia marittima - Spezia.
Aulla.	Capo conduttore princ. - Arezzo.
Avenza.	Capo conduttore princ. - Firenze.
Bagni di Lucca.	Capo conduttore princ. - Livorno C.
Bagni di Montecatini.	Capo conduttore princ. - Livorno S.M.
Bagni di S. Giuliano.	Capo conduttore princ. - Pistoia.
Borgo a Buggiano.	Capo conduttore princ. - Siena.
Borgo S. Lorenzo.	Circolo ripartizione - Pisa.
Borgotaro.	Deposito locomotive - Chiusi.
Calenzano.	Deposito locomotive - Firenze C. M.
Campiglia Marittima.	Deposito locomotive - Grosseto.
Cascina.	Deposito locomotive - Livorno S. M.
Castel Fiorentino.	Deposito locomotive - Pisa.
Castelnuovo di Garfagnana.	Deposito locomotive - Pistoia.
Castiglioncello.	Deposito locomotive - Siena.
Certaldo.	Deposito locomotive - Spezia.
Colle Salvetti.	Deposito personale viagg. - Spezia.
Cortona.	3° Riparto mov. - Pistoia.
Dicomano.	Ispettore del movimento - Arezzo.
Figline.	Ispettore del movimento - Cecina.
Follonica.	Ispettore del mov. - Firenze S. M. N.
Fornovo.	Ispettore del movimento - Livorno C.
Gavorrano.	Ispettore del movimento - Pisa.
Giuncarico.	Ispettore del movimento - Pistoia.
La Rotta.	Ispettore del movimento - Siena.
Marradi.	Ispettore sanitario - Pisa.
Massa.	Laboratorio chimico - Firenze.
Monte Amiata.	Magazzino armam. - Pontassieve.
Montepescali.	Magazzino approvv. - Siena.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2ª.**	
Montepulciano.	Officina locomotive - Siena.
Montevarchi.	Officine - Pontassieve.
Navacchio.	Officine veicoli - Lucca.
Pescia.	Posto di verifica - Lucca.
Pietrasanta.	3° Riparto ispezione trazione - Pisa.
Pieve Monsummano.	Riparto movimento - Spezia.
Piombino.	Sezione lavori - Firenze S. M. N.
Pisa Porta Fiorentina.	Squadra rialzo - Firenze S. M. N.
Pisa Porta Nuova.	Squadra rialzo - Firenze C. M.
Pontassieve.	Squadra rialzo - Pisa.
Pontedera.	Ufficio cassa - Firenze.
Pontremoli.	Ufficio ragioneria - Firenze.
Portovecchio di Piombino.	
Prato.	
Rifredi.	
Ripafratta.	
Rosignano.	
Rufina.	
S. Donnino.	
S. Giovanni d'Asso.	
S. Miniato Fucecchio.	
S. Piero a Sieve.	
S. Romano Montopoli.	
S. Stefano di Magra.	
Saline di Volterra.	
Scarlino.	
Serravezza Querceta.	
Sesto Fiorentino.	
Signa.	
Sinalunga.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2ª.**	
Spezia (scalo marit.).	
Terontola.	
Villafranca Bagnone.	
Volterra.	
Categoria 3ª.	
Antignano.	Agenzia città - Firenze.
Arbia.	Agenzia doganale - Firenze S. M. N.
Arcola.	Agenzia doganale - Firenze P. P
Ardenza.	Agenzia doganale - Livorno M.
Barga Gallicano.	Agenzia doganale - Piombino.
Berceto.	Agenzia doganale - Viareggio.
Bibbona Casale.	Agenzia viaggiatori - Siena.
Bolgheri.	Capo conduttore princ. - Grosseto.
Borghetto.	Controllore viaggiante - Arezzo.
Borgo a Mozzano.	Controllore viagg. - Borgo S. Lorenzo.
Brisighella.	Controllore viagg. - Grosseto.
Bucine.	Controllore viagg. - Livorno.
Calavorno.	Controllore viagg. - Lucca.
Caldine.	Controllore viagg. Biagini - Pisa.
Caprigliola Albano.	Controllore viagg. Tacconi - Pisa.
Carmignano.	Controllore viagg. Vannucci - Pistoia.
Casino di Terra.	Controllori viaggianti - Firenze.
Castagneto Carducci.	Deposito combust. - Borgo S. Lorenzo.
Castellina in Chianti.	Deposito combust. - Chiusi.
Castello.	Deposito combust. - Empoli.
Castelnuovo Berardenga.	Deposito combust. - Firenze C. M.
Castelvecchio Pascoli.	Deposito combust. - Firenze S. M. N.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Castiglion del Lago.	Deposito combust. - Grosseto.
Castiglion Fiorentino.	Deposito combust. - Livorno C.
Chianciano.	Deposito combust. - Livorno S. M.
Citerna Taro.	Deposito combust. - Lucca.
Collecchio.	Deposito combust. - Pisa.
Compiobbi.	Deposito combust. - Pistoia.
Contea Londa.	Deposito combust. - Pontremoli.
Crespino.	Deposito combust. - Siena.
Diecimo Pescaglia.	Deposito combust. - Spezia.
Fantino Palazzuolo.	Deposito locomotive - Empoli.
Fauglia.	Deposito locomotive - Pontremoli.
Fellegara.	Deposito locomotive - Volterra.
Filattiera.	Deposito person. viagg. - Pontremoli.
Fivizzano Gassano.	Fabbrica mattonelle - Livorno.
Fivizzano-Rometta-Soliera.	Ispett. VI Riparto magazz. - Firenze.
Fognano.	Magazzino approvvig. - Lucca.
Fornaci di Barga.	Posto di verifica - Borgo S. Lorenzo.
Fornello.	Posto di verifica - Chiusi.
Fosciandora Ceserana.	Posto di verifica - Empoli.
Frassineto.	Posto di verifica - Grosseto.
Ghivizzano Coreglia.	Posto di verifica - Livorno.
Gragnola.	Posto di verifica - Livorno S. M.
Granaiolo.	Posto di verifica - Portovecchio di P.
Grondola Guinadi.	1º Riparto ispez. trazione - Firenze.
Incisa.	1º Riparto ispez. trazione - Pistoia.
Indicatore.	5º Riparto ispez. trazione - Siena.
Laterina.	5º Riparto ispezione veicoli - Pisa.
Lesignano di Palmia.	2º Riparto telegrafi - Pisa.
Licciana Terrarossa.	3º Riparto telegrafi - Pisa.
Livorno Torretta.	Riparto trazione - Spezia.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Lucignano.	Squadra rialzo - Pistoia.
Luni.	Squadra rialzo - Siena.
Massarosa.	Squadra rialzo V. - Spezia.
Medesano.	
Migliarino Pisano.	
Montale-Agliana.	
Montarioso (Raddoppio).	
Monte Antico.	
Montecarlo-S. Salvatore.	
Montecchio (Raddoppio).	
Montelupo.	
Montorsoli.	
Montuolo.	
Noceto.	
Nozzano.	
Olmo (Raddoppio).	
Orciano.	
Ostia.	
Ozzano Taro.	
Paganico Grossetano.	
Pallerone.	
Panicaglia.	
Panicale.	
Pellegrino (Bivio-Posto di mov.).	
Piaggione.	
Piano di Coreglia-Ponte all'Ania.	
Poggibonsi.	
Poggio all'Agnello.	
Ponte a Elsa.	
Ponte a Moriano.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Ponte Ginori.	
Ponticino.	
Ponzano Magra.	
Porcari.	
Quercianella.	
Rapolano.	
Rignano sull'Arno.	
Rigoli.	
Riparbella.	
Roccastrada.	
Rondine (raddoppio)	
Ronta.	
S. Angelo Cinigiano.	
S. Cassiano.	
S. Ellero.	
S. Frediano a Settimo.	
S. Martino in Gattara.	
S. Pietro a Vico.	
S. Vincenzo.	
Santa Luce.	
Serravalle Pistoiese.	
Serricciolo.	
Sieci.	
Solignano.	
Sticciano.	
Tassignano.	
Tombolo.	
Torre del Lago.	
Torrenieri Montalcino.	
Torrita.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Trasimeno (Raddoppio).	
Tresa (Raddoppio).	
Vada.	
Vaglia.	
Valmozzola.	
Vezzano.	
Vicchio.	
Vicofertile.	
Vignale Riotorto.	

COMPARTIMENTO DI ROMA.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 1ª.	
Avezzano.	Deposito locomot. - Roma S. Lorenzo.
Cassino.	Deposito pers. viagg. - Roma Termini.
Civitavecchia.	Divisione lavori - Roma.
Isernia.	Divisione movimento - Roma.
Orte.	Divisione trazione - Roma.
Portonaccio.	Divisione veicoli - Roma.
Roma S. Lorenzo Gest. P. V.	Magazzino approvv. - Roma.
Roma Termini.	Sezione lavori - Roma Est.
Roma Termini Gest. merci.	Sezione lavori - Roma Sud.
Roma Trastevere.	Sezione lavori - Sulmona.
Roma Trastevere Gest. P. V.	Sezione sanitaria - Roma.
Roma Tuscolana.	Officine veicoli - Roma.
Sulmona.	
Categoria 2ª.	
Alberese.	Capo compartimento - Roma.
Attigliano.	Capo conduttore princ. - Avezzano.
Bussi.	Capo conduttore princ. - Sulmona.
Castel di Sangro.	Deposito locomotive - Cassino.
Cecchina.	Deposito locomotive - Civitavecchia.
Ceprano.	Deposito locomotive - Orte.
Chieti.	Deposito locomotive - Sulmona.
Ciampino.	Deposito locomotive - Tivoli.
Cocullo.	Deposito locomotive - Velletri.
Corneto.	Deposito personale viagg. - Orte.
Fiumicino.	Dep. pers. viagg. - Roma S. Lorenzo.

STAZIONI	UFFICI

Segue: **Categoria 2ª.**

STAZIONI	UFFICI
Frascati.	Ispett. di Nav. (p. i pirosc.) Civitavecc.
Frosinone-Alatri-Fiuggi.	Ispettore movimento - Civitavecchia.
Isola Liri.	Ispettore riparto mov. - Avezzano.
Mandela.	Ispettore riparto mov. - Isernia.
Monterotondo.	Ispettore riparto mov. - Sulmona.
Narni Amelia.	Magazzino vestiario - Roma.
Orbetello.	Officina accumulatori - Roma.
Orvieto.	1° Riparto movimento - Roma.
Ponte Galera.	2° Riparto mov. - Roma.
Popoli.	3° Riparto mov. - Roma.
Roccasecca.	4° Riparto mov. - Roma.
Roma S. Lorenzo.	Sezione lavori - Roma Nord.
S. Valentino Caramanico.	Squadra rialzo - Roma P. M.
Segni Paliano.	Squadra rialzo - Roma Termini.
Sora.	Ufficio controllori viagg. - Roma.
Stimigliano.	Ufficio costruzioni - Piperno.
Sulmona Introdacqua.	Ufficio costruzioni - Velletri.
Tagliacozzo.	
Terracina.	
Tivoli.	
Torre de' Passeri.	
Velletri.	
Viterbo Porta Fiorentina.	
Zagarolo.	

Categoria 3ª.

STAZIONI	UFFICI
Aielli.	Agenzia doganale - Civitavecchia.
Alanno.	Agenzia marittima - Civitavecchia.
Albegna.	Circolo Ripartizione - Sulmona.
Alfedena-Scontrone.	Controllore viagg. - Avezzano.

Segue: **Categoria 3ª.**

STAZIONI

Allerona.
Alviano.
Anagni.
Anversa-Scanno.
Aquino-Castrocielo-Pontecorvo.
Arce.
Arpino.
Arsoli.
Artena-Valmontone.
Bagni.
Balsorano.
Baschi.
Bassano in Teverina.
Bugnara.
Campo di Giove.
Cansano.
Capalbio.
Capistrello.
Cappelle-Magliano.
Capriati al Volturno.
Carovilli Agnone.
Carpinone.
Carrito-Ortona.
Carsoli.
Castel Madama.
Castiglione in Teverina.
Ceccano.
Celano.
Cerchio.
Cervara di Roma.

UFFICI

Controllore viagg. - Cassino.
Controllore viagg. - Civitavecchia.
Controllore viagg. - Isernia.
Controllore viagg. - Orvieto.
Deposito combust. - Cassino.
Deposito combust. - Ceprano.
Deposito combust. - Civitavecchia.
Deposito combust. - Isernia.
Deposito combust. - Orte.
Deposito combust. - Roma S. Lorenzo.
Deposito combust. - Roma Trastevere.
Deposito combust. - Sulmona.
Deposito combust. - Tivoli.
Deposito locomotive - Avezzano.
Fabbrica mattonelle - Civitavecchia.
Officina accumulatori - Sulmona.
Officine lattonieri - Roma.
Officine telegrafiche - Roma.
1° Riparto telegrafico - Roma.
2° Riparto telegrafico - Roma.
3° Riparto telegrafico - Sulmona.
Riparto trazione - Sulmona.
Squadra rialzo - Civitavecchia.
Squadra rialzo - Sulmona.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Chiarone.	
Cineto-Romano.	
Cisterna.	
Città della Pieve.	
Civita Castellana-Magliano.	
Civita d'Antino-Morino.	
Civitella Roveto.	
Collarmele.	
Colli di Monte Bove.	
Cori.	
Fara Sabina.	
Ferentino Supino.	
Ficulle.	
Fontana Liri.	
Furbara.	
Gallese.	
Giulianello-Roccamassima.	
Goriano Sicoli.	
Grotte S. Stefano.	
Isoletta.	
Labico.	
Lanuvio.	
Lariano.	
Lunghezza.	
Maccarese.	
Magliana.	
Mandrione (doppio bivio) Posto di mov.	
Manoppello.	
Montalto di Castro.	
Montecchio S. Angelo.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Monte Compatri-Colonna.	
Montefiascone.	
Montenero Valcocchiara.	
Monteroduni-Macchia.	
Morolo.	
Nera Montoro.	
Norma Ninfa.	
Ostiense.	
Palena.	
Palestrina.	
Palidoro.	
Palo.	
Palombara-Marcellina.	
Pavona.	
Pentima.	
Pereto.	
Pescina.	
Pescolanciano-Chiauci.	
Pettoranello.	
Pettorano sul Gizio.	
Piperno.	
Pofi-Castro.	
Poggio Mirteto.	
Pratola Peligna.	
Prenestina.	
Presenzano.	
Prezza.	
Riofreddo.	
Rispecia (Raddoppio).	
Rivisondoli Pescocostanzo.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Roccaraso.	
Roccaravindola.	
Roviano.	
S. Agapito Longano.	
S. Ilario Sangro.	
S. Marinella.	
S. Pietro Avellana.	
S. Severa.	
S. Vincenzo Valle Roveto.	
Salone.	
Sante Marie.	
Scurcola Marsicana.	
Sermoneta-Bassiano.	
Sessano Civitanova.	
Sette Bagni.	
Sezze Romano.	
Sgurgola.	
Sipicciano.	
Sonnino.	
Talamone.	
Tocco-Castiglione.	
Valmontone.	
Vastogirardi.	
Venafro.	
Vicovaro.	

COMPARTIMENTO DI ANCONA.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 1ª.	
Ancona.	Capo conduttore princ. - Ancona.
Ancona P. V.	Capo cond. princ. - Castellammare A.
Aquila degli Abruzzi.	Controllo merci serv. int. - Ancona.
Castellammare Adriatico.	Deposito locomotive - Ancona.
Fabriano.	Deposito locom. - Castellammare Adr.
Falconara Marittima.	Divisione lavori - Ancona.
Foligno.	Divisione movimento - Ancona.
S. Severo.	Divisione trazione - Ancona.
Sambenedetto del Tronto.	Magazzino approvv. - Ancona.
Termoli.	Sezione lavori - Ancona.
Terni.	Sezione lavori - Aquila.
	Sezione lavori - Castellammare A.
	Sezione lavori - Foligno.
Categoria 2ª.	
Ancona Scalo Mar.	Agenzia marittima - Ancona.
Antrodoco Borgo Velino.	Capo compartimento - Ancona.
Apricena.	Capo condutt. princ. - Fabriano.
Ascoli Piceno.	Capo condutt. princ. - Foligno.
Assisi.	Capo cond. princ. - Sambened. del T.
Atri Mutignano.	Deposito locomotive - Fabriano.
Cagli.	Deposito locomotive - Foligno.
Campello sul Clitunno.	Deposito locomotive - Termoli.
Casalbordino.	Deposito locomotive - Terni.

STAZIONI	UFFICI

Segue: **Categoria 2ª.**

STAZIONI	UFFICI
Castelplanio Cupramontana.	Fabbrica mattonelle - Falconara M.
Castelraimondo Camerino.	Ispettore Rip. mov. - Ancona.
Cattolica S. Giovanni.	Ispettore Rip. mov. - Aquila.
Chiaravalle.	Ispettore Rip. mov. - Castellamm. A.
Chieuti Serracapriola.	Ispettore Rip. mov. - Fabriano.
Fano.	Ispettore Rip. mov. – Sambenedetto del Tronto.
Fossacesia.	Riparto movimento - Foligno.
Fossato.	Squadra rialzo - Ancona.
Francavilla a mare.	Squadra rialzo - Castellammare A.
Giulianova.	Squadra rialzo - Foligno.
Grottammare.	Ufficio cassa - Ancona.
Gualdo Tadino.	Ufficio costruzioni - Pesaro.
Jesi.	Ufficio sanitario - Ancona.
Macerata.	
Montemarciano.	
Montenero Petacciato.	
Montesilvano.	
Nocera Umbra.	
Ortona.	
Osimo Castelfidardo.	
Pausula.	
Perugia.	
Pesaro.	
Pescara	
Ponte S. Giovanni.	
Porto Civitanova.	
Porto Recanati.	
Porto S. Giorgio.	
Potenza Picena.	
Riccione.	

STAZIONI	UFFICI
***Segue:* Categoria 2ª.**	
Rieti.	
S. Elpidio a Mare.	
S. Severino Marche.	
S. Vito Lanciano.	
Senigallia.	
Spoleto.	
Teramo.	
Tolentino.	
Torino di Sangro.	
Tortoreto Nereto.	
Urbino.	
Vasto.	
Categoria 3ª.	
Acciano.	Agenzia doganale - Pesaro.
Acqualagna.	Agenzia doganale - Senigallia.
Acquaviva Marche.	Agenzia viaggiatori - Perugia.
Albacina.	Capo conduttore princ. - Aquila.
Arpi (Raddoppio).	Capo condutt. princ. - Termoli.
Aspio.	Capo conduttore princ. - Terni.
Bastia.	Commissario comp. P. S. - Ancona.
Belli.	Controllore viagg. Senesi - Ancona.
Bellante Ripattone.	Controll. viagg. Senigagliesi - Ancona.
Bellisio Solfare.	Controllore viaggiante - Aquila.
Campomarino.	Cont. viagg. Fagioli - Castellamm. A.
Canneto Marche.	Cont. viagg. Paoletti - Castellamm. A.
Castelferretti.	Controllore viaggiante - Fabriano.
Castellalto Canzano.	Controllore viaggiante - Foligno.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Castel S. Angelo.	Deposito combustibili - Ancona.
Cerreto d'Esi,	Deposito comb. - Castellammare A.
Cittaducale.	Deposito combustibili - Fabriano.
Colonnella.	Deposito combustibili - Foligno.
Contigliano.	Deposito combustibili - Terni.
Cupramarittima.	Deposito locomotive - Antrodoco.
Ellera.	Deposito locomotive - Aquila.
Fagnano Campana.	Officina accumulatori - Ancona.
Fermignano.	Posto di verifica - Terni.
Fontecchio.	Riparto teleg. - Castellammare Ad.
Fossa.	Riparto telegrafico - Foligno.
Frontone.	Riparto trazione - Ancona.
Gagliole.	Riparto trazione - Castellammare Ad.
Galfana.	Riparto trazione - Foligno.
Giuncano.	Riparto veicoli - Ancona.
Greccio.	Squadra rialzo - Fabriano.
Lebba.	Squadra rialzo - Falconara Mar.
Lesina (Raddoppio).	
Loreto.	
Magione.	
Marino del Tronto.	
Marmore.	
Matelica.	
Melano Marischio.	
Molina.	
Mondolfo Marotta.	
Monsampolo del Tronto.	
Montecarotto-Castelbellino.	
Montecosaro.	
Montepagano Rosburgo.	

STAZIONI	UFFICI

Segue: **Categoria 3ª.**

STAZIONI	UFFICI
Monteprandone.	
Monterosso Marche.	
Morgnano S. Angelo.	
Morrovalle M. S. Giusto.	
Mosciano S. Angelo.	
Notaresco.	
Offida-Castel di Lama.	
Paganica.	
Passignano.	
Pedaso.	
Pergola.	
Piediluco.	
Pieve Fanonica.	
Poggio Imperiale.	
Pole Piobbico.	
Pollenza.	
Porto d'Ascoli.	
Raiano.	
Rignano Garganico.	
Ripalta.	
Rocca di Corno.	
Rocca di Fondi.	
S. Demetrio dei Vestini.	
S. Salvo.	
Sassa Tornimparte.	
Sassoferrato Arcevia.	
Scanzano-Belfiore.	
Sella di Corno.	
Serra S. Quirico.	
Silvi.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Spello.	
Spinetoli Colli.	
Stroncone.	
Tollo Canosa Sannita.	
Trevi.	
Tuoro.	
Urbania.	
Urbisaglia.	
Valtopina.	
Varano.	
Vigliano.	

COMPARTIMENTO DI NAPOLI.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 1a.	
Avellino.	Cassa compartiment. - Napoli.
Battipaglia.	Delegazione materiale mob. - Napoli.
Benevento.	Deposito locomotive - Napoli.
Caserta.	Deposito locomotive - Salerno.
Napoli Centrale.	Deposito personale viagg. - Napoli.
Napoli Gestione P. V.	Deposito personale viagg. - Salerno.
Napoli Gestione G. V.	Divisione lavori - Napoli.
Napoli Scalo Mar.	Divisione movimento - Napoli.
Nocera Inferiore.	Divisione trazione - Napoli.
Potenza Inferiore.	Divisione veicoli - Napoli.
S. Giovanni a Teduccio.	Magazzino approvv. - Granili.
Salerno.	Magazzino approvv. - Napoli.
Sicignano.	Magazzino stampe - Napoli.
Torre Annunziata C.	Officina locomotive - Pietrarsa.
	Officina veicoli Granili - Napoli.
	Ragioneria compart. - Napoli.
	1° Riparto telegrafico - Napoli.
	2° Riparto telegrafico - Napoli.
	Sezione lavori - Campobasso.
	Sezione centrale lavori - Napoli.
	Sezione Nord lavori - Napoli.
	Sezione Sud lavori - Napoli.
	Sezione lavori - Salerno.
	Ufficio legale - Napoli.
	Ufficio sanitario - Napoli.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 2ª.	
Acerra.	Deposito combustibili - Napoli.
Angri.	Deposito locomotive - Avellino.
Ariano di Puglia.	Deposito locomotive - Benevento.
Aversa.	Deposito locomotive - Campobasso.
Baragiano.	Deposito locomotive - Cancello.
Bonefro S. Croce.	Deposito locomotive - Caserta.
Bovino.	Deposito locomotive - Nocera Inf.
Caianello Vairano.	Deposito locomotive - Potenza.
Calitri Pescopagano.	Deposito locomotive - Torre Annunz.
Campobasso.	Deposito person. viagg. - Avellino.
Cancello.	Deposito person. viagg. - Benevento.
Capua.	Deposito person. viagg. - Caserta.
Casalnuovo.	Ispettore riparto mov. - Campobasso.
Casoria Afragola.	Magazzino approvv. - Pietrarsa.
Castellammare di Stabia.	Magazzino approvv. - Torre Annunz.
Cava dei Tirreni.	Riparto collaudi locom. - Napoli.
Codola.	Riparto movimento - Avellino.
Conza Andretta.	Riparto movimento - Benevento.
Eboli Campagna.	1° Riparto movimento - Napoli.
Formia.	2° Riparto movimento - Napoli.
Frattamaggiore Grumo.	3° Riparto movimento - Napoli.
Gaeta Elena.	Riparto movimento - Potenza.
Gragnano.	Riparto movimento - Salerno.
Lagonegro.	Riparto trazione - Benevento.
Maddaloni Inferiore.	Riparto trazione - Napoli.
Matrice Montagano.	Squadra rialzo - Benevento.
Mercato S. Severino.	Squadra rialzo - Napoli.
Minturno.	Squadra rialzo - Salerno.
Montecalvo Buonalbergo.	Ufficio controllori viagg. - Napoli.
Montesano.	Ufficio costruzioni - Formia.

STAZIONI	UFFICI

Segue: **Categoria 2ª.**

STAZIONI	UFFICI
Nola.	Ufficio costruzioni - Napoli.
Pagani.	Ufficio costruzioni - Sessa Aurunca.
Pontecagnano.	Ufficio sanitario - Salerno.
Portici.	
S. Maria Capua Vetere.	
Savignano Greci.	
Scafati.	
Solofra.	
Sparanise.	
Teano.	
Telese Cerreto.	
Tito.	
Tora Presenzano.	
Torre Annunziata Città.	
Torre Annunziata Maritt.	
Torre del Greco.	
Tufo.	

Categoria 3ª.

STAZIONI	UFFICI
Altavilla Irpina.	Capo conduttore p.le - Campobasso.
Amorosi.	Circolo ripartizione - Benevento.
Apice S. Arcangelo.	Controllore speciale - Napoli.
Aquilonia.	Controllore viaggiante - Avellino.
Atena.	Controllore viaggiante - Benevento.
Auletta.	Controllore viagg. - Campobasso.
Bagnoli Irpino.	Controllore viaggiante - Capua.
Balvano Ricigliano.	Controll. viagg. - Eboli Campagna.
Baranello.	Controll. viagg. - Mercato S. Severino.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Baronissi.	Controllore viagg. - Salerno.
Bella Muro.	Deposito combustibili - Avellino.
Benevento Porta Rufina.	Deposito combustibili - Benevento.
Boiano.	Deposito combustibili - Campobasso.
Boscoreale.	Deposito combustibili - Cancello.
Buccino.	Deposito combustibili - Caserta.
Cairano.	Deposito combustibili - Nocera Inf.
Campochiaro.	Deposito combustibili - Potenza B.
Campolattaro.	Deposito combustibili - Salerno.
Campolieto Monacilione.	Deposito combustibili - Torre Ann.
Cantalupo del Sannio e Macchiagodena.	Fabbrica mattonelle - Napoli.
Carinola.	Fabbrica mattonelle - S. Giovanni a T.
Casacalenda Guardialfiera.	15° Riparto approvv. - Napoli.
Casalbuono.	16° Riparto approvv. - Napoli.
Casalduni Ponte.	Riparto trazione - Salerno.
Cascano.	Squadra rialzo - Campobasso.
Cassano Irpino.	Squadra rialzo - Caserta.
Castelfranci.	Ufficio marittimo - Napoli.
Castellammare di Stabia (Scalo mar.)	Ufficio stralcio rep. sud. - Napoli.
Castel S. Giorgio.	
Cellole Fasani.	
Chianche.	
Contursi.	
Fisciano.	
Fragneto Monforte.	
Frasso Telesino Dugenta.	
Fratte.	
Galdo.	
Guardiaregia.	
Guglionesi Portocannone.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Lapio.	
Larino.	
Lioni.	
Lunara.	
Luogosano S. Mango sul Calore.	
Maddaloni Superiore.	
Majorisi.	
Marcianise.	
Marigliano.	
Mignano.	
Montaguto Panni.	
Montecorvino.	
Montefalcione.	
Montella.	
Montemarano.	
Montemuletto.	
Monteverde.	
Monticchio.	
Montoro.	
Morcone.	
Morra Irpino.	
Napoli Sperone.	
Nocera Superiore.	
Nusco.	
Orsara di Puglia.	
Ottaiano.	
Padula.	
Paduli.	
Palma S. Gennaro.	
Parolise Candida.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Paternopoli.	
Pellezzano.	
Persano.	
Pescolamazza.	
Petina.	
Pianerottolo d'Ariano.	
Picerno.	
Pietra Elcina.	
Pignataro.	
Polla.	
Pompei.	
Pontelandolfo.	
Ponte S. Cono.	
Prata Pratola.	
Rapone Ruvo.	
Riardo Pietramelara.	
Ripabottoni S. Elia.	
Ripalimosani.	
Rocca d'Evandro.	
Romagnano Vietri.	
S. Angelo dei Lombardi.	
S. Angelo in Grotte.	
S. Antimo S. Arpino.	
S. Croce del Sannio.	
S Giuliano del Sannio.	
S. Giuseppe Vesuviano.	
S. Lorenzo Maggiore.	
S Martino in Pensilis.	
S Massimo.	
S. Polo Matese.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
SS. Cosma e Damiano Castelforte.	
Sala Consilina.	
Salza Irpina.	
Sarno.	
Sassano Tegiano.	
Sepino.	
Serino.	
Sessa Aurunca.	
Solopaca.	
Taurasi.	
Terzigno.	
Troia Castelluccio Sauri.	
Ururi Rotello.	
Valle di Maddaloni.	
Valle di Pompei.	
Valsacco.	
Vietri sul Mare.	
Villa Inglese.	
Vinchiaturo.	
Vitulano.	

COMPARTIMENTO DI BARI.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 1ª.	
Bari.	Capo conduttore p.le - Foggia.
Bari Gestione P. V.	Deposito locomotive - Bari.
Barletta.	Deposito locomotive - Foggia.
Brindisi.	Divisione lavori - Bari.
Foggia.	Divisione movimento - Bari.
Gioia del Colle.	Divisione trazione - Bari.
Lecce.	Magazzino approvv. - Foggia.
Metaponto.	Magazzino approvv. - Taranto.
Taranto.	Officina locomotive - Taranto.
	Officina veicoli - Foggia.
	Sezione lavori - Foggia.
	Sezione lavori - Lecce.
	Sezione lavori - Taranto.
Categoria 2ª.	
Altamura.	Capo compartimento - Bari.
Bernalda.	Capo conduttore p.le - Bari.
Bisceglie.	Capo condutt. p.le - Gioia del Colle.
Candela.	Circolo ripartizione - Bari.
Cerignola.	Circolo ripartizione - Foggia.
Cerignola Città.	Deposito combustibili - Bari.
Fasano.	Deposito locomotive - Bari.
Francavilla Fontana.	Deposito locomotive - Barletta.
Gallipoli.	Deposito locomotive - Brindisi.
Giovinazzo.	Deposito locomotive - Lecce.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2ª.**	
Grassano Garaguso.	Deposito personale viagg. - Taranto.
Gravina.	Riparto movimento - Foggia.
Grottaglie.	Riparto movimento - Brindisi.
Grumo Appula.	Riparto movimento - Taranto.
Lucera.	Riparto telegrafico - Foggia.
Maglie.	Riparto telegrafico - Taranto.
Manfredonia.	Riparto trazione - Foggia.
Margherita di Savoia.	Squadra rialzo - Bari.
Massafra.	Squadra rialzo - Foggia.
Melfi.	Squadra rialzo - Taranto.
Molfetta.	Ufficio sanitario - Bari.
Monopoli.	Ufficio sanitario - Foggia.
Nardò Centrale.	Ufficio sanitario - Taranto.
Oria.	
Ortanova.	
Ostuni.	
Otranto.	
Potenza Superiore.	
Rionero Atella Ripacandida.	
Rocchetta S. Antonio.	
S. Pietro Vernotico.	
S. Vito dei Normanni.	
Spinazzola.	
Squinzano.	
Trani.	
Trinitapoli.	
Zollino.	

STAZIONI	UFFICI
Categoria 3ª.	
Acquatetta.	Agenzia marittima - Brindisi.
Acquaviva delle Fonti.	Commissario P. S. - Bari.
Albano di Lucania.	Controllore viaggiante - Bari.
Alezio.	Controllore viaggiante - Barletta.
Amendola.	Controll. viagg. Fuzi Garola - Foggia.
Ascoli Satriano.	Controllore viagg. Nigra - Foggia.
Avigliano.	Controllore viagg. - Gioia del Colle.
Bagnolo del Salento.	Controllore viaggiante - Lecce.
Barile.	Controllore viaggiante - Taranto.
Barletta Porto.	Deposito combustibili - Barletta.
Bitetto Palo del Colle.	Deposito combustibili - Brindisi.
Brindisi di Montagua.	Deposito combustibili - Foggia.
Brindisi Porto.	Deposito combustibili - Lecce.
Calciano Tricarico.	Deposito combustibili - Metaponto.
Campomaggiore Pietrapertosa.	Deposito comb. - Rocchetta S. Ant.
Candida.	Deposito combustibili - Taranto.
Canne.	Deposito pers. viagg. - Brindisi.
Canosa di Puglia.	Deposito pers. viagg. - Lecce.
Carovigno.	Riparto movimento - Barletta.
Casale d'Altamura.	Riparto trazione - Taranto.
Castel Lagopesole.	Riparto veicoli - Bari.
Castellaneta.	Squadra rialzo - Brindisi.
Cervaro.	Squadra rialzo - Lecce.
Chiatona.	
Cisternino.	
Corigliano d'Otranto.	
Ferrandina Pomarico Miglionico.	
Fontanarosa.	
Forenza.	
Galatina.	

STAZIONI	UFFICI

Segue: **Categoria 3ª.**

Galatone.	
Galugnano.	
Ginosa.	
Incoronata.	
Latiano.	
Mesagne.	
Minervino Murge.	
Modugno.	
Mola di Bari.	
Monte Altino.	
Monteiasi Montemesola.	
Noicattaro.	
Ofantino.	
Ordona.	
Palagianello.	
Palagiano Mottola.	
Palazzo S. Gervasio Montemilone.	
Palese - Macchie.	
Pietragalla.	
Pisticci.	
Poggiorsini Gravina.	
Polignano a Mare.	
Rapolla Lavello.	
S. Basilio Mottola.	
S. Cesario di Lecce.	
S. Donato di Lecce.	
S. Spirito Bitonto.	
Salandra Grottole.	
Sannicola.	
Santeramo.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Serranova (Raddoppio).	
Soleto.	
Sternatia.	
Stornara (Raddoppio).	
Surbo.	
Trepuzzi.	
Trivigno.	
Tuturano.	
Vaglio di Basilicata.	
Venosa.	

COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 1ª.	
Catanzaro Marina.	Deposito locomotive - Reggio Cal.
Catanzaro Sala.	Divisione lavori - Reggio Cal.
Paola.	Divisione movimento - Reggio Cal
Reggio Calabria C.le.	Divisione trazione - Reggio Cal.
S. Eufemia Biforcazione.	Sezione lavori - Catanzaro.
Sibari.	Sezione lavori - Paola.
	Sezione lavori - Reggio Cal.
Categoria 2ª.	
Acri Bisignano.	Circolo ripartizione - Reggio Cal.
Agropoli.	Deposito locomotive - Catanzaro M.
Amantea.	Deposito locomotive - Cosenza.
Bagnara.	Deposito locomotive - Cotrone.
Capaccio Roccadaspide.	Deposito locomotive - Paola.
Cariati.	Deposito locomotive - Sapri.
Cassano all'Jonio.	Deposito pers. viagg. - Reggio Cal.
Castelnuovo Vallo.	Deposito pers. viagg. - Roccella Jon.
Centola.	Deposito personale viagg. - Sapri
Cetraro.	Officina carica accumul. - Reggio Cal.
Corigliano Calabro.	Riparto movimento - Catanzaro.
Cosenza.	Riparto movimento - Cosenza.
Cotrone.	Riparto movimento - Paola.
Gallico.	Riparto movimento - Reggio Cal.
Gerace.	Riparto movimento - Sapri.
Gioia Tauro.	Riparto tecnico - Reggio Cal..

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2ª.**	
Giojosa Jonica.	Riparto telegrafico - Catanzaro S.
Maratea.	Riparto telegrafico - Paola.
Melito di Porto Salvo.	Riparto telegrafico - Reggio Cal.
Monasterace Stilo.	Riparto trazione - Catanzaro M.
Monteleone Porto S. Venere.	Riparto trazione - Paola.
Nicastro.	Riparto trazione - Reggio Cal.
Nicotera.	Squadra rialzo - Reggio Cal.
Palmi.	Squadra rialzo - Torre Cerchiara.
Pisciotta.	Ufficio costruzioni - Cosenza.
Pizzo.	Ufficio costruzioni - Paola.
Praja d'Aieta Tortora.	Ufficio sanitario - Reggio Cal.
Reggio Calabria Porto.	
Reggio Calabria Succ.	
Roccella Jonica.	
Rosarno.	
Rossano.	
Rutino.	
S. Marco Roggiano.	
Sapri.	
Siderno Marina.	
Soverato.	
Spezzano Albanese.	
Strongoli.	
Torchiara.	
Torre Cerchiara.	
Torre Melissa.	
Torre Orsaia.	
Trebisacce.	
Villa S. Giovanni.	

STAZIONI	UFFICI
Categoria 3ª.	
Acquafredda.	Agenzia marittima - Reggio Cal.
Acquappesa.	Agenzia marittima - Taranto.
Albanella.	Agenzia marittima - Torre Cerchiara.
Amendolara.	Circolo ripartizione - Cotrone.
Archi Reggio.	Commissariato di P. S. - Reggio. Cal.
Ardore.	Controllore viagg. - Bagnara.
Ascea.	Controllore viagg. - Cosenza.
Badolato.	Controllore viagg. - Cotrone.
Belmonte Calabro.	Controllore viagg. - Nicastro.
Belvedere Marittimo.	Controllore viagg. - Paola.
Bianconovo.	Controllore viagg. - Reggio Cal.
Botricello.	Controllore viagg. - Roccella Jonica.
Bova.	Deposito combustibili - Catanzaro M.
Bovalino.	Deposito combustibili - Cotrone.
Brancaleone.	Deposito combustibili - Paola.
Briatico.	Deposito combustibili - Reggio Cal.
Campana.	Deposito combust. - S. Eufemia Bif.
Cannitello.	Deposito combustibili - Sibari.
Capitello.	Deposito locomotive - S. Eufemia Bif.
Capo Bonifati.	Deposito locomotive - Sibari.
Casaletto.	Deposito pers. viagg. - Cosenza.
Casal Velino.	Deposito pers. viagg. - Paola.
Catona.	Fabbrica mattonelle - Torre Cerchiara.
Caulonia.	Riparto veicoli - Reggio C.
Celle Bulgheria Roccagloriosa.	Squadra rialzo - Catanzaro M.
Cirella Maierà.	Squadra rialzo - Paola.
Cirò.	Ufficio controllori viagg. - Sapri.
Condofuri.	Ufficio radio telegr. - Reggio Cal.
Corace.	Ufficio radio telegr. - Villa S. Giov.
Cosenza Casali.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Cropani.	
Crucoli.	
Curinga.	
Cutro.	
Diamante.	
Falconara Albanese.	
Falerna.	
Favazzina.	
Feroleto Antico.	
Fiumefreddo (Bruzio).	
Francavilla Angitola.	
Fuscaldo.	
Grisolia Cipollina.	
Guardavalle.	
Guardia Piemontese.	
Isola Capo Rizzuto	
Joppolo.	
Lazzaro.	
Longobardi.	
Marcellinara.	
Mirto Crosia.	
Mongrassano Cervicati.	
Montalbano Jonico.	
Montalto Rose.	
Montauro.	
Monte Giordano.	
Nocera Tirinese.	
Nova Siri.	
Ogliastro Cilento.	
Omignano.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Palizzi.	
Parghelia.	
Pedace.	
Pellaro.	
Pesto.	
Pietrafitta.	
Pietrapaola.	
Policastro del Golfo.	
Policoro.	
Rende.	
Riace.	
Ricadi.	
Roccabernarda.	
Rocca Imperiale.	
Roseto Capo Spulico.	
S. Andrea dell'Jonio.	
S. Basilio Pisticci.	
S. Caterina dell'Jonio.	
S. Caterina Reggio.	
S. Eufemia Marina.	
S. Fili.	
S. Giacomo Calopezzati.	
S. Gregorio.	
S. Ilario del Jonio.	
S.Leonardo di Cutro.	
S. Lucido.	
S. Lucido Superiore.	
S. Maria di Catanzaro.	
S. Mauro La Bruca.	
S. Nicola Varco.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
S. Pietro a Maida Maida.	
S. Sostene.	
Saline di Reggio.	
Sambiase.	
Scalea.	
Scilla.	
Sellia.	
Serra Aiello.	
Settingiano.	
Simeri Crichi.	
Squillace.	
Tarsia.	
Torano Lattarico.	
Tropea.	
Verbicaro Orsomarso.	
Vibonati.	

COMPARTIMENTO DI PALERMO.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 1ª.	
Caltanissetta.	Divisione lavori - Palermo.
Canicattì.	Divisione movimento - Palermo.
Catania Acquicella.	Divisione trazione - Palermo.
Catania Centrale.	Divisione veicoli - Palermo.
Licata Stazione.	Magazzino approvv. - Messina.
Messina Centrale.	Magazzino approvv. - Palermo C.le.
Palermo Centrale.	Magazzino approvv. - Palermo Lolli.
Palermo Lolli.	Sezione lavori - Caltanissetta.
Siracusa.	Sezione lavori - Catania.
Trapani.	Sezione lavori - Messina.
	Sezione lavori - Palermo.
	Sezione lavori - Siracusa.
	Sezione provvisoria lavori - Palermo.
	Ufficio ragioneria - Palermo.
	Ufficio sanitario - Palermo.
Categoria 2ª.	
Acireale.	Deposito locomotive - Caltanissetta.
Aragona Caldare.	Deposito locomotive - Castelvetrano.
Assoro.	Deposito locomotive - Catania.
Bagheria.	Deposito locomotive - Messina.
Barcellona.	Deposito locomotive - Palermo.
Caltagirone.	Deposito locomotive - Porto Emped.
Castelvetrano.	Deposito pers. viagg. - Caltanissetta.
Castrogiovanni Calascibetta.	Deposito pers. viagg. - Catania.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 2ª.**	
Catania Porto.	Deposito pers. viagg. - Messina.
Giardini Taormina.	Deposito pers. viagg. - Palermo.
Giarre Riposto.	Deposito pers. viagg. - S. Agata.
Girgenti.	Deposito pers. viagg. -Siracusa.
Lentini.	Ispettorato navigazione - Messina.
Leonforte.	Ispettorato navigazione - Pelermo.
Lercara Bassa.	Officina - Palermo C.le
Marsala.	Officina - Palermo Lolli.
Mazzara del Vallo.	Officina locomotive - Messina.
Messina Porto.	Officina veicoli - Messina.
Milazzo.	Riparto trazione - Caltanissetta.
Modica.	Riparto trazione - Catania.
Partinico.	Riparto trazione - Messina.
Patti.	Riparto veicoli - Catania.
Porto Empedocle.	Ufficio cassa - Palermo.
Ragusa.	Ufficio costruzioni - Bivona.
Roccapalumba Alia.	Ufficio costruzioni - Castelvetrano.
S. Agata di Militello.	Ufficio costruzioni - Cattolica Eraclea.
S. Caterina Xirbi.	Ufficio costruzioni - Girgenti.
S. Teresa di Riva.	Ufficio costruzioni - Leonforte.
Termini Imerese.	Ufficio costruzioni - Lercara.
Vittoria.	Ufficio costruzioni - Ribera.
	Ufficio costruzioni - S. Margherita.
	Ufficio costruzioni - Sciacca.
	Ufficio legale - Palermo.
	Ufficio sanitario - Catania.

STAZIONI	UFFICI
Categoria 3ª.	
Acicastello.	Agenzia marittima - Catania.
Acquaviva Platani.	Agenzia marittima - Licata.
Agnone di Siracusa.	Agenzia marittima - Messina.
Alcamo Calatafimi.	Agenzia marittima - Palermo.
Alcantara.	Agenzia marittima - P. Empedocle.
Alì.	Agenzia marittima - Siracusa.
Altavilla Milicia.	Agenzia navigazione - Giarre.
Augusta.	Agenzia navigazione - Messina.
Avola.	Agenzia navigazione - Palermo.
Balestrate.	Deposito combustibili - Castelvetrano.
Bambina.	Deposito combustibili - Catania.
Bicocca.	Deposito combustibili - Licata.
Biscari.	Deposito combustibili - Messina.
Bivio Filaga.	Deposito combustibili - Palermo C.
Bivio Margonia.	Deposito combustibili - Palermo Lolli.
Brolo Ficarra.	Deposito combustibili - P. Empedocle.
Brucoli.	Deposito comb. - Rocca Palumba A.
Buonfornello.	Deposito combustibili - Siracusa.
Butera.	Ispettore movimento - Caltanissetta.
Calatabiano.	Ispettore movimento - Catania.
Camastra.	Ispettore movimento - Messina.
Camaro (Posto di movimento).	Ispettore movimento - Milazzo.
Cammarata.	Ispettore movimento - Palermo.
Campobello di Mazzara.	Ispettore movimento - Palermo Lolli.
Campobello Ravanusa.	Ispettore movimento - Siracusa.
Campofelice.	Officina elettrica - Catania.
Campofranco.	Posto di verifica - Castelvetrano.
Cannizzaro.	Posto di verifica - S. Agata di Milit.
Capaci.	Rimessa - Acquicella.
Capo S. Marco.	Rimessa - Giardini Taormina.
Carini.	Rimessa - Lercara Alta.

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Caronia.	Rimessa - Marsala.
Carruba.	Rimessa - Milazzo.
Cassibile.	Rimessa - Naro.
Castelbuono.	Rimessa - Patti.
Casteldaccia.	Rimessa - Rometta.
Castellammare del Golfo.	Rimessa - S. Agata di Milit.
Castrofilippo.	Rimessa - S. Teresa Riva.
Castronovo di Sicilia.	Rimessa - Trapani.
Castroreale Bagni.	Riparto telegrafico - Caltanissetta.
Castroreale Novara Furnari.	Riparto telegrafico - Catania.
Catenanuova Centuripe.	Riparto telegrafico - Palermo.
Cattolica Eraclea.	Riparto trazione - Palermo.
Causo.	Sotto Circolo ripartiz. - Caltanissetta.
Cefalù.	Sotto Circolo ripartizione - Catania.
Cerda.	Sotto Circolo ripartizione - Messina.
Cinisi Terrasini.	Sotto Circolo ripartizione - Palermo.
Comiso.	Squadra rialzo - Catania.
Comitini.	Squadra rialzo - Messina.
Comitini Zolfare.	Squadra rialzo - Palermo.
Delia.	Squadra rialzo - Porto Empedocle.
Depupo Castronovo.	Ufficio capo compartimento - Palermo.
Dirillo.	Ufficio costruzioni - Burgio.
Donnafugata.	Ufficio costruzioni - Licata.
Falconara.	Ufficio costruzioni - Naro.
Falcone.	Ufficio espropriazioni - Palermo.
Favara.	
Favarotta.	
Ficarazzelli.	
Ficarazzi.	
Fildidonna.	
Fiumefreddo Sicilia.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Fiumetorto (Bivio) (Posto di mov.).	
Floristella.	
Furci.	
Galati.	
Gerbini.	
Gesso.	
Giampilieri.	
Gibellina.	
Gioiosa Marea.	
Grammichele.	
Grottacalda.	
Grotte.	
Guardia Mangano.	
Imera.	
Isola delle Femine.	
Lascari.	
Leone.	
Lercara Alta.	
Letojanni.	
Licata Molo.	
Licata Porto.	
Lo Zucco Montelepre.	
Marausa.	
Marcatobianco.	
Marianopoli.	
Mascali.	
Megara Iblea.	
Menfi.	
Messina Succursale.	
Mili.	
Militello.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Mimiani S. Cataldo.	
Mineo.	
Molinazzo.	
Molinello.	
Montallegro.	
Montemaggiore-Belsito.	
Motta S. Anastasia.	
Muglia.	
Naro.	
Naso Capo d'Orlando.	
Nizza di Sicilia.	
Noto.	
Oliveri Tindari.	
Paceco.	
Palermo Porto.	
Partanna.	
Passomartino.	
Patti Marina.	
Piraino S. Angelo.	
Pollina.	
Ponte Schiavo.	
Ponte S. Stefano.	
Portiere Stella.	
Porto Empedocle porto.	
Porto Palo.	
Pozzallo.	
Priolo Melilli.	
Punta Piccola.	
Racalmuto.	
Raddusa Agira.	
Ragattisi.	

STAZIONI	UFFICI

Segue: **Categoria 3ª.**

Ragusa Inferiore.	
Realmonte.	
Riena.	
Roccalumera Mandanici.	
Rometta.	
Rosolini.	
S. Alessio Etneo.	
S. Cataldo.	
S. Filippo Archi.	
S. Flavia Solunto.	
S. Fratello Acquedolci.	
S. Giorgio.	
S. Lorenzo Colli.	
S. Lucia.	
S. Marco d'Alunzio Torrenova.	
S. Martino.	
S. Martino Piana.	
S. Nicola di Mazzara.	
S. Nicola (Tonnara).	
S. Ninfa.	
S. Ninfa Salemi.	
S. Oliva.	
S. Panagia.	
S. Paolo.	
S. Stefano di Camastra.	
S. Teresa Longarini.	
Sampieri.	
Saponara Bauso.	
Saraceni.	
Scala.	
Scaletta Zanclea.	

STAZIONI	UFFICI
Segue: **Categoria 3ª.**	
Sciacca.	
Sciara.	
Scicli.	
Scordia.	
Selinunte.	
Serradifalco.	
Sferracavallo.	
Sferro.	
Siculiana.	
Siculiana Scalo.	
Simeto.	
Siracusa Porto.	
Spaccaforno.	
Spagnuola.	
Sparagogna.	
Spina.	
Sutera.	
Terranova di Sicilia.	
Tommaso Natale.	
Trabia.	
Tremestieri.	
Tusa.	
Valguarnera.	
Valledolmo.	
Vallelunga.	
Valsavoia.	
Venetico Spadafora.	
Villalba.	
Villarosa.	
Vizzini Licodia.	
Zappulla.	

Ordine di servizio N. 172.

Servizio di corrispondenza con le tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova Piove e Padova-Fusina e con la ferrovia Adria-Piove, esercitate dalla Società Veneta.

(Vedi Ordini di servizio N. 265-1912 e 154-1916).

In seguito all'apertura della ferrovia Adria-Piove, innestantesi a Piove con la tramvia Padova-Piove, le stazioni della ferrovia stessa, compresa Adria, oltrechè al servizio cumulativo per il transito di Adria, di cui all'Ordine di servizio n. 154-1916, vengono ammesse anche al servizio di corrispondenza per il transito di Padova sotto l'osservanza delle norme e condizioni di cui all'Ordine di servizio n. 263-1912.

Inoltre le stazioni delle tramvie Padova-Conselve-Bagnoli e Padova-Piove, come risulta già dall'Ordine di servizio n. 154-1916, restano ammesse al servizio di corrispondenza anche a mezzo della stazione di scambio di Piove.

Le stazioni della ferrovia Adria-Piove e delle tramvie Padova-Conselve-Bagnoli e Padova-Piove così ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle rispettive distanze dalle stazioni di scambio di Padova e di Piove, risultano dal prospetto allegato.

La stazione di Padova compilerà mensilmente in duplo esemplare l'elenco modulo C-I 485 per i trasporti eseguiti in servizio di corrispondenza da e per la stazione di Adria, e la stazione di Adria compilerà pure mensilmente in duplo esemplare l'elenco modulo C-I 485 per i trasporti eseguiti in servizio di corrispondenza con appoggio a Piove da e per le stazioni delle tramvie Padova S. Sofia-Bagnoli e Padova S. Sofia-Piove. Una copia di tali elenchi sarà inviata al Controllo cumulativo italiano in Firenze, l'altra alla Direzione d'esercizio della Società Veneta in Padova.

In relazione a quanto sopra nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » si dovrà:

— a pag. 5 nell'Indice dell'Amministrazioni ammesse al servizio di corrispondenza, di seguito all'indicazione della linea Padova-Fusina, aggiungere « e ferrovia Adria-Piove »;

— a pag. 7 dell'Elenco alfabetico aggiungere nella sede opportuna il nome della stazione di Adria coll'indicazione della pagina 162; ed uguale indicazione riportare di fronte al nome delle altre stazioni della linea Adria-Piove già inserite nell' elenco stesso;

— a pag. 162 modificare, di conformità all' allegato al presente Ordine di servizio, l'attuale prospetto delle stazioni delle tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2. 3, 4, 5. 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio n. 172-1916.

Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane

Società anonima - Sede in Padova

Direzione dell'esercizio: Padova

Esercizio delle Tramvie Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove, Padova-Fusina e della ferrovia Adria-Piove.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalle stazioni di transito di		Servizi cui sono abilitate			Impianti fissi						
							Piani caricatori		Gru fisse		Bilancie a ponte		
		Padova	Piove	Merci senza distinzione di velocità	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonnellate	quantità	portata in tonnellate	Sagoma limite
Adria (1)	Adria-Piove	49	—	M	VB	—	T	F	1	6	1	30	S
Arzergrande (2)	id.	22	—	M (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bagnoli	Padova-Bagnoli	29	77	M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—
Bassanello	id.	4	52	M (5)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cartura	id.	19	66	M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—
Cavarzere (2)	Adria-Piove	39	—	M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—
Cona (2)	id.	33	—	M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—
Conselve (stazione)	Padova-Bagnoli	22	70	M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—
Correzzola (2)	Adria-Piove	28	—	M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—
Dolo Guidovie	Padova-Fusina	19	—	M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—
Fusina	id.	36	—	M	VB	—	—	4 F	1 1	6 2½	1	30	S
Legnaro	Padova-Piove	12	39	M	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maserá di Padova	Padova-Bagnoli	12	60	M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—
Mira Porto	Padova-Fusina	25	—	M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—
Padova S. Sofia (5)	Padova-Bagnoli	2	49	M	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Padova (Scalo Santa Sofia)	Padova-Bagnoli	2	50	M (5)	VB	—	—	F	1	5	1	30	S
Piove di Sacco (2-3)	Padova-Piove	20	—	M	VB	—	—	F	1	6	1	30	S
Ponte di Brenta Guidovie	Padova-Fusina	7	—	M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—
Pontelongo (2)	Padova-Piove	25	—	M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—
Stra (6)	Padova-Fusina	12	—	M	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Stazione comune con le F. S.
(2) Ammessa anche al servizio comulativo pel transito di Adria
(3) Stazione di scambio fra la ferrovia Adria-Piove e la tramvia Padova-Piove e Padova-Conselve-Bagnoli.
(4) Limitatamente ai trasporti a carro completo.
(5) Limitatamente ai colli non eccedebti i kg. 150.
(6) Limitatamente ai colli non eccedenti i kg. 100.

Ordine di servizio N. 173. (M. e L.).

Soppressione della linea di raccordo fra Cava Manara e Cava Carbonara.

Dal giorno 24 luglio 1916 è stata soppressa la linea di raccordo fra le stazioni di Cava Manara e di Cava Carbonara, della quale vengono rimossi gli impianti.

Circolare N 76. (S.).

Concessioni gratuite di viaggio.

A togliere alcuni dubbi sorti per l'applicazione dei diritti fissi di cui all'ordine di servizio n. 120-1916, si avverte che per i viaggi gratuiti dei domestici muniti di biglietti serie B di 3ª classe, portanti il timbro di validità per vaggiare in assistenza dei padroni — § 7 delle Norme d'applicazione del Regolamento-biglietti — deve essere riscosso il diritto fisso corrispondente alla classe che effettivamente occuperà la persona di servizio all'inizio dei singoli viaggi di andata e di ritorno.

Qualora durante il viaggio iniziato in 3ª classe la persona di servizio, in base alla validità di cui sia munito il suo biglietto, passi a classe superiore, deve preventivamente regolarizzare tale passaggio col pagamento della differenza fra l'importo del diritto fisso afferente alla classe superiore medesima e l'importo di quello già pagato, aumentata, beninteso, dell'altro diritto fisso di cent. 10 a persona di cui all'art. 29 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti.

Nei casi in cui il detto passaggio di classe avvenisse senza la preventiva regolarizzazione di che sopra, dovrà essere esatto il doppio importo della su indicata differenza, oltre il dovuto diritto fisso di cent. 10.

Analogamente si deve procedere per tutti i casi di biglietti serie B resi validi pel passaggio gratuito alla classe superiore.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(160599) - **Mangione** Francesco - Applicato - Stazione Battipaglia - Sottotenente di fanteria - morto il 16 giugno 1916.

(171329) - **Del Grosso** Antonio - Manovale - Stazione Benevento - Caporale di fanteria - morto il 27 giugno 1916.

(157814) - **Antoniotti** Pietro - Manovale - Controllo Cumulativo Internazionale - Torino - Soldato di fanteria - morto il 29 giugno 1916.

(158511) - **Pozzi** Giacomo - Manovale - Squadra Rialzo Sampierdarena - Soldato di fanteria - morto il 29 giugno 1916.

(111535) - **Grosso** Giuseppe - Applicato - Divisione Veicoli Torino - Caporale di fanteria - morto il 2 luglio 1916.

(166461) - **Palmerini** Quinto - Manovale - Deposito Combustibili Cuneo - Soldato di fanteria - morto l' 8 luglio 1916.

(108502) - **Todisco** Giuseppe - Applicato - Divisione Veicoli Napoli - Sottotenente di fanteria - morto il 23 agosto 1916.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

- **Rovelli** Giuseppe - Manovale avventizio Stazione Monza - Soldato dei bersaglieri - morto il 9 marzo 1916.

SENTENZE

Personale - Procedimento penale per disastro ferroviario - Responsabilità del deviatore - Art. 32 legge infortuni - Il preposto ed il responsabile civile.

Agli effetti della responsabilità civile dell'imprenditore prevista dall'art. 32 della legge sugli infortuni nel lavoro, ad integrare rispetto all'esecutore materiale di un lavoro il rapporto di preposizione, occorre da parte dell'esecutore stesso l'esercizio di effettivi poteri di direzione e di vigilanza.

CASSAZIONE ROMA — II Sezione Penale — Sentenza 26 luglio 1916 — (*Pres.* Blancuzzi - *Rel.* Faggella - *P. M.* Rocca) — Ricorrenti Romeo, Pagusi, Petronio ed altri e Ferrovie Stato. « Disastro 15 dicembre 1912 a Guardia Mangano ».

Omissis.

Sui ricorsi di Giovanna Micale, Concetta Luca, Enrichetta Dandolo e Ragusi Achille, osserva che i motivi furono dedotti nelle stesse dichiarazioni e sono specificati a termini dell'art. 210 del Codice di procedura penale; onde non può accogliersi l'eccezione di inammissibilità opposta dal responsabile civile.

Osserva che l'art. 32 della legge per gli infortuni sul lavoro, non ha portato alcuna innovazione al principio generale sancito nell'art. 1153 del Codice civile, sia relativamente alla necessità di un rapporto (di *commissione* o di *preposizione*) tra l'imprenditore e colui che egli ha preposto al lavoro, sia relativamente ai limiti della sfera di azione, entro i quali la colpa del secondo rende responsabile il primo.

L'innovazione restrittiva indubbiamente riguarda le condizioni subiettive dell'autore del danno, richiedendo l'art. 32 che la colpa attribuita a costui sia accertabile d'ufficio in sede penale, ed anche il rapporto oggettivamente considerato tra l'imprenditore e il responsabile diretto, avendo la legge sostituito al concetto di *commesso* il concetto di *preposto*. E intorno all'estensione e ai limiti di quest'ultimo concetto, a termini della legge speciale, si è già pronunciata questa Corte di cassazione in sede civile con la precedente sentenza 12 febbraio 1916 (1), ritenendo che per preposto debba intendersi colui a cui il preponente abbia affidate effettive funzioni di direzione e di vigilanza per un determinato lavoro.

E la Corte non crede di doversi allontanare da tale giurisprudenza (2).

Innanzi tutto, il sistema seguito dalla legge e i motivi della norma chiariscono il contenuto, così restrittivamente inteso, dell'art. 32.

Infatti, qualunque sia il fondamento della responsabilità sancito dalla legge speciale — o un nuovo principio di giustizia distributiva per cui il rischio non debba separarsi dall'utile o la necessità pratica e contingente di provvedere con una più equa distribuzione dei frutti dell'impresa al salario insufficiente, ovvero un principio di diritto positivo per cui il risarcimento si consideri una forma indiretta di corrispettivo o un accessorio del lavoro prestato — è certo che la legge ha seguìto un sistema di contemperamento e di equilibrio tra gli interessi del lavoro e quelli dell'industria; e da un lato ha messo a carico dell'industriale il rischio professionale del lavoratore, imponendo l'obbligo dell'assicurazione ed estendendo il risarcimento anche a danni prodotti da colpa — grave o lieve — dello stesso operaio, dall'altro lato ha voluto contenere questo onere entro determinati

(1) Trattasi della sentenza resa dalla Cassazione Civile nella causa Società Alti Forni di Terni contro Argenti, pubblicata nella Giurisp. Ital. 1916. l. 316 e nel Foro Ital. 1916. l. 387.

(2) Il principio trovasi infatti affermato anche nella sentenza 15. 3. 1916 della stessa Cassazione Penale (Ferrovie-Belli; infortunio Fattori) e nella sentenza 8 maggio richiamata in questo Bollettino (Massimario) pag. 226.

confini, limitando, in una misura presuntiva, ma non sempre corrispondente al reale, tale risarcimento, e restringendo i presupposti soggettivi e oggettivi della responsabilità per fatto altrui.

Inoltre il fine della legge fatto palese dai lavori preparatorí, fu quello di sostituire al rapporto di *commissione* quello di *preposizione,* che ha un contenuto più ristretto e, sotto certi aspetti, alquanto diverso dal contenuto del primo.

E la letterale espressione della norma, infine, è conforme a ciò che si desume e dal sistema seguito e ai fini della legge.

Nè l'art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418, invocato dai controricorrenti, contiene una norma interpretativa dell'art. 32 della legge sugli infortuni, poichè quella norma si limita a far salva l'applicazione dei principî generali sulla responsabilità, stabiliti dal diritto comune (art. 1151 e 1153 Codice civile) nei casi in cui quei principî siano applicabili.

Pertanto, a termini dell'art. 32, la semplice esecuzione materiale di un lavoro, per quanto autonoma e indipendente, non basta a far risalire la responsabilità dell'operaio all'imprenditore, ma occorre l'esercizio di effettivi poteri di direzione e di vigilanza essendo il conferimento di siffatti poteri necessario ad integrare il rapporto di preposizione.

Ora la Corte di appello ha ritenuto in fatto che le funzioni del deviatore si limitavano al compito esclusivo di eseguire materialmente gli scambi, manovrando opportunamente gli ordigni relativi, e che egli non aveva nè la direzione, nè la sorveglianza del lavoro, essendo anzi da altri diretto e sorvegliato nell'esecuzione del suo stesso incarico.

Ciò posto, giustamente la sentenza impugnata escluse la figura del preposto nel Petronio, e la conseguente responsabilità civile dell'Amministrazione delle ferrovie, respingendo così le domande di risarcimento dei ricorrenti Micale, Luca, Dandolo e Ragusa.

Nè il fatto che il Ragusa sarebbe escluso dall'assicurazione per omissione imputabile all'Amministrazione, altera i termini della controversia rispetto a lui, poichè ciò implicherebbe una questione relativa alla indennità dovuta per l'infortunio a causa della mancata assicurazione, questione ben diversa dall'altra relativa alla responsabilità a titolo di risarcimento del danno.

Errata-corrige

A pagina 902 del Bollettino ufficiale n. 34, ordine di servizio 165-1916, e all'allegato *C* all'ordine di servizio stesso, pagina 908, correggere nella finca dei prezzi: 2ª classe in 3ª classe.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 37

14 SETTEMBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, settembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 27 *agosto* 1916, *n.* 1057, *che modifica alcune disposizioni in materia di tassa di bollo.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il R. decreto 21 novembre 1915, n. 1643, ed il decreto Luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1812;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il primo comma dell'art. 1 del R. decreto 21 novembre 1915, n. 1643, allegato C, è modificato come segue:

La tassa di bollo, cui vanno soggetti, a tenore dell'art. 20, n. 4, della legge (testo unico) 4 luglio 1897, n. 414, gli stampati e manoscritti che si affiggono al pubblico, compresi gli avvisi di asta e di licitazione di cui al successivo n. 17, stabilita dall'art. 24 delal legge 23 aprile 1911, n. 509, in ragione della superficie di essi, è graduata nel modo seguente:

per un foglio di carta non oltre 25 decimetri quadrati Lire 0,05;

per un foglio di carta non oltre 70 decimetri quadrati, Lire 0,10;

per un foglio di carta di dimensione non superiore a 1 metro quadrato, L. 0,20;

per un foglio di carta di dimensione superiore a 1 metro quadrato, L. 0,30.

Nulla è innovato al disposto coi successivi comma dello articolo 1 del R. decreto succitato.

Il primo comma dell'art. 4 del decreto Luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1812, è abrogato.

Art. 2.

I registri tenuti dai notari e dagli ufficiali giudiziari a termini dell'art. 306 del Codice di commercio per la trascrizione degli atti di protesto cambiario sono soggetti alla tassa di bollo di centesimi 70 per foglio da corrispondersi con l'impiego della carta filigranata bollata o con fogli di dimensione no superiore a 14 decimetri quadrati e con non più di 25 linee per facciata da bollarsi esclusivamente dagli uffici del registro con marche o con bollo a punzone.

Art. 3.

Il primo comma dell'art. 54 della legge sulle tasse di bollo 4 luglio 1897, n. 414, è modificato come segue:

I funzionari dell'Amministrazione delle finanze e gli ufficiali ed agenti della forza pubblica sono specialmente incaricati di curare l'esatta esecuzione delle leggi e dei decreti in materia di bollo e di accertarne le contravvenzioni.

Ad essi tutti è esteso il diritto stabilito dal primo comma dell'art. 3 della legge 26 gennaio 1865, n. 2134 e dell'art. 4 del R. decreto 31 maggio 1916, n. 695.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore il 1° ottobre 1916, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge per quanto riguarda gli articoli 2 e 3.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 agosto 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE *3 settembre 1916, col quale il sig. commendator prof. Arnaldo* MAGGIORA *viene nominato membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI.

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 1 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Vista la designazione fatta dal Consiglio superiore di sanità con deliberazione in data 24 giugno 1916;

DECRETA:

Il sig. comm. prof. Arnaldo MAGGIORA, direttore dell'Istituto d'igiene presso la R. Università di Bologna, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale delegato del Consiglio superiore di sanità suddetto, in sostituzione del signor comm. prof. Alfonso di VESTEA, scaduto di carica per compiuto quadriennio.

Roma, addì 3 settembre 1916.

Il Ministro: ARLOTTA.

Ordine di servizio N. 174. (M.).

Estensione di servizio nella stazione di Rosignano.

(Vedi Ordine di servizio N. 39-1916).

La stazione di Rosignano, della linea Livorno-Vada, attualmente ammessa, con limitazioni, ai trasporti a piccola velocità ordinaria, per conto della Società Solvay e C., a datare dal 20 settembre 1916 viene ammessa, sempre per conto esclusivo della Società predetta, ai trasporti in arrivo e partenza, a grande velocità e a piccola velocità ordinaria tanto in dettaglio che a vagone completo, con applicazione delle tasse in base alle condizioni dell'Avvertenza C a pag. 5 del Prontuario delle distanze e senza bisogno delle preventiva autorizzazione.

Di conseguenza, la nota (17) in calce alla pag. 50 del Prontuario delle distanze resta modificata come segue:

« Limitatamente ai trasporti in servizio interno e cumula-
« tivo italiano, tanto in dettaglio che a carro completo, per conto
« eslusivo dello stabilimento raccordato della Società Solvay e C.,
« con applicazione delle tasse in base alle norme dell'Avver-
« tenza C a pag. 5, senza bisogno di preventiva autorizzazione ».

E nella stessa pagina del detto Prontuario, di fianco al nome della stazione di Rosignano si dovrà apporre, nella colonna 8, la indicazione « G (17) ».

Inoltre nella Prefazione dell'Orario generale di servizio (parte seconda) si dovrà:

— a pag. 9, di contro al nome di « Rosignano » sopprimere la lettera B e sostituire il richiamo (11) col richiamo (31) riportando alla pag. 11 la seguente nota:

« (31) *Rosignano* + Ammessa ai trasporti di viaggiatori e ba-
« gagli, nonchè di merci a grande ed a piccola velocità ordinaria

« a carro completo ed in dettaglio, in partenza ed in arrivo, per « conto esclusivo della Società Solvay e C. ».

— nella nota (11) a pag. 11, sopprimere l'indicazione della stazione di *Rosignano*.

Circolare N. 77. (M. e V.).

Veicoli requisiti per conto dell'Autorità Militare.

Con riferimento alla circolare n. 34-1916, inserita nel Bollettino Ufficiale n. 12 del 23 marzo c. a., si comunica l'elenco dei veicoli di proprietà privata che attualmente si trovano a disposizione dell'Autorità militare per requisizione.

Il presente elenco annulla e sostituisce quello pubblicato con la circolare su richiamata.

Unione italiana fra i negozianti di vini - Milano:

Mv. 924,065 - 924,227 - 924,242 - 924,261 - 924,280 - 924,343 - 924,351 - 924,372 - 924,376 - 924,443 - 924,447 - 924,458 - 924,501 - 924,502 - 924,547 - 924,579 - 924,704 - 924,709 - 924,724 - 924,731 - 924,737 - 924,739 - 924,750 - 924,759 - 924,942.

Società per le Ferrovie di Reggio Emilia (Esportazione agricola):

Mv. 914,001 - 914,009 - 914,010 - 914,012 - 914,013 - 914,016 - 914,017 - 914,018 - 914,019 - 914,020 - 914,021 - 914,022 - 914,023 - 914,024 - 914,025 - 914,026 - 914,029 - 914,030 - 914,032 - 914,033 - 914,034 - 914,035 - 914,036 - 914,037 - 914,039 - 914,040.

Società Italo-Americana pel petrolio - Genova:

Mo. 921,004 - 921,036.
Mp. 921,073.

Compagnia internazionale dei Wagons-Lits - Roma:

WL. 2123.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con decreto 31 luglio 1916, n. 162, del ministro della guerra, è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni la ditta G. Breglia di Napoli e per essa la signora Giorgia Breglia fu Vincenzo e il suo procuratore sig. Luigi Montagna di Gennaro.

Tale ditta era stata esclusa da dette contrattazioni con decreto 13 febbraio 1915, n. 86.

Riammissione alle gare. — Con decreto 19 agosto 1916, n. 2361, del Ministero della Guerra è stato riammesso a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni il sig. cav. Amedeo Santini fu Gaspare, domiciliato in Roma, proprietario di uno stabilimento «pensione per cavalli».

Il cav. Santini Amedeo era stato escluso da dette contrattazioni con decreto 18 settembre 1915, n. 1.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 11 agosto 1916 del ministro delle poste il sig. Cespa Tommaso fu Rocco, industriale, nato ad Ortona a Mare, domiciliato in Bologna, via Aurelio Saffi, n. 137, con filiale in Sampierdarena, via S. Cristoforo, n. 13, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
2ª	Rappresentante	**Di Prima** ing. Mario - Ispettore Princ. - Ispettorato Veicoli - Catania.	**Di Prima** ing. Mario - Ispettore Princ. - Ispettorato Veicoli - Venezia.
9ª	Delegato suppl.	**Franchini** Giacomo - Portiere - Riparto Telegr. Napoli (linee calabresi).	**Franchini** Giacomo - Portiere - Staz. Napoli Porto Massa.
15ª	Id.	**Bellotti** Cesare - Guardiano - Sez. Lav. Est. Milano.	**Bellotti** Cesare - Guardiano - Staz. Calolzio Olginate.
15ª	Delegato	**Pirola** Giuseppe - Guardiano - Staz. Sestri Ponente	**Pirola** Giuseppe - Manovale - Staz. Sestri Ponente.
25ª	Delegato suppl.	**Gianotto** Angelo - Manovratore d'off. - Officina Veicoli Rivarolo.	**Gianotto** Angelo - Manovratore - Staz. Campasso.
33ª	Id.	**Travagli** Umberto - Capo squadra alle merci - Staz. Fabriano.	**Travagli** Umberto - Aiutante applicato - Staz. Fabriano.
33ª	Id.	**Marrari** Umberto - Capo squadra alle merci - Stazione Reggio C.	**Marrari** Umberto - Aiutante applicato - Stazione Reggio Calabria.
39ª	Delegato	**Brambille** Ugo - Guardafreno - P. V. Salerno.	**Brambille** Ugo - Guardafreno - P. V. Napoli.
41ª	Id.	**Gambarucci** Santi - Capo squadra operai - Off. Trazione Palermo.	**Gambarucci** Santi - Capo tecnico di 3° gr. - Off. Traz. Palermo.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

SENTENZE

Fornitura Rotaie - Aggravi creati dallo stato di guerra - Inammissibilità di maggiori compensi.

La Ditta fornitrice che si è impegnata di eseguire una determinata provvista quando già da tempo era scoppiato il conflitto europeo e quindi si erano manifestati i fenomeni economici che ne derivarono (rincaro di certe materie prime, rialzo dei noli ecc.) non può pretendere maggiori compensi per gli ulteriori aggravi verificatisi, mancando rispetto ai medesimi l'estremo della imprevedibilità, che costituisce uno degli elementi essenziali dell'istituto della forza maggiore.

Tanto meno la Ditta stessa può lamentarsi di detti aggravi quando questi, per sua dichiarazione, si accentuarono nel termine contrattuale « prorogato dietro richiesta e nell'esclusivo interesse di essa fornitrice ».

TRIBUNALE Roma, I Sezione - sentenza 6-21 luglio 1916 (*Est.* Sciasciulli) - Società Ilva contro Ferrovie Stato.

FATTO.

In seguito a trattative private intervenute fra la Società Ilva di Genova e l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, questa con lettera di ordinazione del 13 dicembre 1914 notificava alla Società che le era stata aggiudicata la fornitura di:

a) Tonnellate 37,112 di rotaie di acciaio normali e speciali per armamento, modelli F. S. 50 f. 1. 46[3] e R. A. 363.

b) N. 500,000 traverse in ferro omogeneo per armamento a scartamento normale modelli F. S. 46[3], marca T. 2 del peso di

circa tonnellate 36,750. La fornitura fu aggiudicata al prezzo medio globale unico di L. 209.50 per ogni tonnellata di rotaie e di traverse. Le rotaie dovevano essere consegnate franche di ogni spesa e di imballaggio dal dicembre 1914 al giugno 1915 per quantità uniformemente ripartite in ogni mese.

Le traverse metalliche dovevano consegnarsi franche di ogni spesa e di imballaggio dal febbraio all'agosto 1915 per partite uguali in ciascuno dei sette mesi, procurando, per quanto possibile, di anticipare le consegne.

La stipula del relativo contratto ebbe luogo il 27 febbraio 1915. In data 9 gennaio 1915 la Società Ilva scrisse all'Amministrazione nei seguenti termini: « Avendo nei mesi di gennaio e di febbraio potuto raccogliere una discreta quantità di lavori urgenti ci sarebbe utile che codesta on. Direzione ci concedesse la facoltà di prorogare di due mesi le consegne delle ultime ordinazioni di rotaie. Crediamo che questa proroga non sia di danno a codesta Amministrazione in quanto che il primo settimo è fra pochi giorni consegnato ed a Bagnoli vi sono sempre in *stok* le ottomila tonnellate circa della precedente ordinazione ».

L'Amministrazione delle ferrovie il 19 gennaio 1915 rispose accordando la chiesta proroga di due mesi, eccezione fatta, però per duecento tonnellate di rotaie speciali R. A. 363 delle quali si aveva urgente bisogno.

Fu iniziata la consegna delle rotaie, ma in seguito alla richiesta di altre proroghe, che furono in parte concesse, la Società Ilva richiese ripetutamente all'Amministrazione una revisione delle tariffe contrattuali, fondando tale richiesta sugli aumenti di prezzo verificatisi nelle materie prime.

Si oppose recisamente l'Amministrazione. A seguito di tale rifiuto la Società, con atto 12 gennaio 1916, convenne in giudizio l'Amministrazione suddetta ed assunse di dimostrare:

a) che il prezzo applicato alle prime tonnellate 5,297,316 doveva essere di L. 219 e non di L. 209.50;

b) che il prezzo delle successive tonnellate 938,562 doveva essere quello che appositi periti avrebbero statuito in relazione all'epoca di esecuzione;

c) quali fossero i mercati dei noli, dei carboni, delle ghise dei rottami, dei cambi e di tutti i materiali accessori al momento in cui si discusse il contratto e quale conseguenza si debba trarre dal confronto con i mercati medesimi nei tempi della produzione assegnati dalle proroghe consentite, e quali fossero attualmente;

d) che tutte le materie prime di essa Società erano assorbite dalle ordinazioni chieste per la difesa nazionale; e che perciò i materiali per le forniture delle Ferrovie dovevano essere acquistati ai nuovi prezzi del mercato, quando quella fornitura fosse di nuovo resa possibile;

e) l'influenza degli avvenimenti accaduti e delle disposizioni emanate con decreti reali e luogotenenziali che hanno rapporto con la industria siderurgica;

f) in genere l'esistenza di altri fatti che avevano sconvolto l'andamento della industria stessa. Ciò premesso la Società Ilva cita l'Amministrazione delle ferrovie di Stato a comparire dinanzi a questo Tribunale per i seguenti provvedimenti di giustizia:

1° Sentir dichiarare risoluto per la parte di materiale fino allora non consegnato il contratto 13 dicembre 1914, dando atto alla Società che essa sta producendo e continuerà a consegnare il materiale rotaie fino ad altre novemila tonnellate tanto più presto quanto le sarà possibile compatibilmente con la esecuzione delle ordinazioni dell'Amministrazione della guerra; e perchè tale materiale rotaie le era stato dalla convenuta chiesto e sollecitato come pure necessario alla difesa nazionale.

2° Sentir dichiarare che il prezzo di tali novemila tonnellate di rotaie doveva essere determinato nella base delle medie dei prezzi dei carboni, dei noli, delle ghise, dei rottami, dei materiali accessori, e dei cambi correnti, rimettendo all'uopo le parti davanti uno o più arbitri conciliatori per i conteggi ed i calcoli necessari o la determinazione del giusto prezzo.

3° Sentir condannare essa Amministrazione a pagare alla Società:

a) L. 9.50 per ciascuna delle tonnellata 5,297,316 formanti il primo gruppo di consegna;

b) la somma che sarebbe stabilita come differenza tra il prezzo contrattuale ed il maggior prezzo dovuto per ciascuna delle tonnellate 938,652 costituenti il secondo gruppo di consegna, da accertarsi tale somma dagli stessi arbitri;

c) la somma che, a norma della domanda formulata al n. 2 per la determinazione del prezzo delle novemila tonnellate di rotaie, in corso di produzione, sarebbe stata determinata come giusto prezzo;

d) agli interessi commerciali su le somme dovute.

IN DIRITTO.

Il Collegio non può allo stato emettere alcun provvedimento pel primo capo della domanda. Il decreto luogotenenziale del 30 marzo 1916 dispose che per tutta la durata della guerra gli stabilimenti che producono ferro, acciaio, ghisa ecc., non possono disporre dei loro prodotti se non a favore dei Ministeri di guerra e marina, nè possono dare esecuzione ai contratti conchiusi con altre persone od enti quando ne sia negato il consenso del Sottosegretario di Stato per le armi e munizioni. È evidente dunque che la Società Ilva non possa più disporre dei propri prodotti senza la espressa autorizzazione del Sottosegretario per le armi e munizioni, e conseguentemente l'Amministrazione delle ferrovie non possa pretendere fino a quando non vi sia quel consenso, la ulteriore esecuzione del contratto.

Osserva il Collegio che la domanda proposta dalla Società Ilva per ottenere gli aumenti di prezzo deve essere esaminata da un duplice aspetto. Il primo relativo alla differenza fra il prezzo unico stabilito col contratto in L. 209.50 e quello che si afferma dovuto per le sole rotaie in L. 219 per tonnellata; l'altra riguardante le richieste di soprapprezzi per il grande aumento delle materie prime e dei noli.

Nei rapporti del primo, la controversia deve andare risoluta indipendentemente dalle condizioni speciali del mercato, prodotto dallo stato di guerra. La Società assume che il prezzo convenuto in L. 209.50 per tonnellata rappresentava la media tra quello di L. 219 dovuto per le rotaie e l'altra di L. 200 stabilito per le tra-

verse. E poichè essa consegnò soltanto le rotaie, deve essere indennizzata della differenza in L. 9.50 per tonnellata.

Tale richiesta non può meritare accoglimento. Tanto sulla lettera di ordinazione del 13 dicembre 1914 quanto nel contratto stipulato alli 27 febbraio 1916 si convenne espressamente il prezzo medio globale unico di L. 209.50. Ora, a contrastare la richiesta suddetta, basta richiamare il disposto dell'art. 326 della legge sui lavori pubblici.

Nell'ultima parte di questo articolo è disposto che per la esecuzione delle opere appaltate sono fissati nel capitolato di appalto prezzi invariabili per unità di misura e per ogni specie di lavoro. Pure ammesso dunque come provato quanto la Società ha voluto affermare al riguardo le conseguenze giuridiche non muterebbero per la tassativa disposizione di legge sopra esposta.

Si aggiunga a tutto ciò un'altra considerazione di rilevante importanza. La Società aveva l'obbligo di cominciare la consegna delle traverse nel febbraio 1915. Fu invece con lettera 26 febbraio 1915 che chiese la autorizzazione ad iniziare la consegna a cominciare dal 30 aprile di quello stesso anno. È evidente dunque che le traverse non furono consegnate perchè la Società volle essere autorizzata a ritardare la consegna.

Questo ritardo non potrebbe risolversi a vantaggio di essa e a danno dell'Amministrazione committente.

Osserva che per quanto riguarda la richiesta dei sopra prezzi fondata sulle condizioni speciali del mercato prodotte dallo stato di guerra, il Collegio ha già affermato in precedenti casi il fondamento del principio assunto in tesi dalla Società attrice e contrastato con non meno gravi argomentazioni giuridiche dalla valorosissima difesa dell'Amministrazione convenuta. Torna dunque superfluo ricordare che lo stato di guerra, ai fini della esecuzione del contratto, debba essere considerato come forza maggiore tanto nel caso di impossibilità assoluta, quando cioè riesca impossibile la prestazione, quanto nel caso di impossibilità relativa, se la prestazione medesima riesca eccessivamente onerosa.

Del resto tale principio è consacrato nello stesso D. L. del 22 maggio 1915. E torna egualmente superfluo richiamare le ragioni esposte in precedenti pronunziati di questo Collegio per affermare il diritto ai sopra prezzi nei casi sopra enunciati.

Ma *ex facto oritur ius*. I principî di diritto accennati devono trovare pratica applicazione quando concorrano gli estremi necessarî alla loro applicabilità.

Occorre dunque esaminare la presente controversia dal punto di vista pratico. Vedere cioè, se nel caso in esame concorrono a favore della Società quelle circostanze di fatto che possono costituire il fondamento giuridico della azione proposta.

A giustificare la richiesta di compensi extra contrattuali, la Società Ilva afferma che lo stato di guerra portò tali enormi aumenti nei prezzi delle materie prime e dei noli da rendere assolutamente disastrosa la ulteriore esecuzione del contratto. Trattasi dunque della forza maggiore costituita dallo stato di guerra.

Ma può la Società medesima invocare lo stato suddetto come caso di forza maggiore?

Il Collegio ritiene che tale diritto non le compete.

Uno degli estremi essenziali è quello della imprevedibilità. Occorre così il verificarsi di un avvenimento la cui imprevedibilità esorbiti dai limiti della diligenza di un buon padre di famiglia, e che conseguentemente escluda qualsiasi colpa da parte di quel contraente che è tenuto allo adempimento della obbligazione.

Ora nel caso in esame devesi considerare che il contratto fu conchiuso addì 13 dicembre 1914.

In quell'epoca già da parecchi mesi infuriava la guerra europea. E tra le nazioni belligeranti era l'Inghilterra, che, come si sa rappresenta il paese che forniva e fornisce per la massima parte il carbone necessario alla industria italiana. Era presumibile quindi, quel rialzo dei noli che poi andò man mano crescendo. Ed erano egualmente prevedibili tutte le altre difficoltà che sono le inevitabili conseguenze della guerra. La Società, difatti, appena due mesi dopo con la lettera 16 febbraio 1915 chiedeva di essere autorizzata a ritardare la consegna delle rotaie dall'agosto in poi e quella delle traverse del 30 aprile, giustificando tale richiesta con le eccezionali difficoltà del momento per l'approvvigionamento dei combustibili, di rottami di acciaio e di altra materia prima necessaria alla industria.

Ora non è possibile ammettere che una Società dell'importanza dell'Ilva non avesse considerato e tenuto presente all'atto

della conclusione di un contratto come quello in esame, le condizioni speciali del momento, e la possibilità se non la certezza che quelle condizioni, già preoccupanti, si fossero potute ancor più aggravare.

Ma un'altra circostanza di maggior rilievo concorre a rendere inattendibili le richieste dell'attrice. Come si è rilevato in fatto, si convenne fra le parti che la consegna delle rotaie dovesse aver luogo dal dicembre 1914 al giugno 1915 per quantità uniformemente ripartite ogni mese. La Società invece, con lettera 2 gennaio 1915, scrisse alla Amministrazione convenuta nei seguenti termini: « Avendo per i mesi di gennaio e febbraio potuto raccogliere una discreta quantità di ordinazioni urgenti, ci sarebbe utile che codesta on. Amministrazione ci concedesse la facoltà di prorogare di due mesi la consegna dell'ultima ordinazione di rotaie ».

La risposta fu quale si desiderava; con nota del 19 stesso mese l'Amministrazione delle ferrovie accordò la chiesta proroga in termini stabiliti con la lettera di aggiudicazione.

Ciò posto, occorre innanzi tutto ricordare che la richiesta di proroga non fu già motivata dalle speciali condizioni del mercato, ma dal proposito della Società di realizzare un utile per la discreta quantità di ordinazioni urgenti raccolte. Devesi poi considerare che indubbiamente quella proroga contribuì ad aggravare le difficoltà incontrate posteriormente dalla Ilva. Perchè se le diverse consegne fossero state fatte a norma del contratto, lo stesso si sarebbe potuto eseguire in condizioni ben diverse o quanto meno non eccessivamente gravose per la Società.

È ben vero che la proroga sostituisce agli effetti della esecuzione del contratto un nuovo termine a quello precedentemente stabilito, ma non è vero che la stessa voluta dalla Società nel proprio interesse, non possa, nè debba aggravare le condizioni dell'altra contraente per circostanze sopravvenute che si sarebbero in massima parte evitate senza la proroga medesima.

Osserva che per tutte le considerazioni sopra espresse, la domanda proposta dalla Società Ilva debba andare rigettata.

Che le spese del giudizio vanno poste a carico della soccombente.

P. Q. M. il Tribunale, uditi i procuratori comparsi, pronunciando nella domanda proposta con atto 12 gennaio 1916 della Società Ilva contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede come appresso:

1° Dichiara allo stato non esser luogo a provvedere in ordine al primo capo della domanda relativa alla chiesta risoluzione del contratto;

2° Rigetta la domanda medesima in ordine a tutti gli altri capi, ecc.

Errata-corrige

Bollettino n. 35-1916, parte IV, Massimario, a pag. 228, riga nona, invece di (art. 162 Cod. Pen.) leggere: (art. 162 Cod. Proc. Pen.).

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 38 | 21 SETTEMBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, settembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 24 *agosto* 1916, *n.* 1121, *col quale nello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917 *è istituito il capitolo n.* 55 *con lo stanziamento di L.* 50,000; *e di egual somma è diminuito lo stanziamento del capitolo n.* 115 *dello stato di previsione del Ministero della marina* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;

Ritenuta la necessità di inscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari i fondi occorrenti per provvedere all'assistenza ed al rimpatrio degli equipaggi delle navi mercantili, affondate per atti di ostilità del nemico;

Considerato che detti fondi sono da prelevarsi da quelli per le spese di guerra assegnati al Ministero della marina;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del ministro, segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'esercizio finanziario 1916-1917, è istituito il capitolo n. 55: « Spese per assistenza e rimpatrio degli equipaggi delle navi mercantili affondate per atti di ostilità del nemico », con lo stanziamento di lire cinquantamila (L. 50,000) e di egual

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 settembre 1916, n. 215.

somma è diminuito lo stanziamento del capitolo n. 115-ter: « Spese per la guerra » dello stato di previsione del Ministero della marina per l'esercizio finanziario medesimo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 agosto 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — CORSI — ARLOTTA.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 27 *agosto* 1916, *n.* 1137 *col quale nello stato di previsione del Ministero dei trasporti ferroviari e marittimi per l'esercizio finanziario* 1916-917 *è istituito il capitolo n.* 54 *con lo stanziamento di L.* 110,750; *e di egual somma è diminuito lo stanziamento del capitolo n.* 115-*ter dello stato di previsione del Ministero della marina per l'esercizio finanziario medesimo* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;

Ritenuta la necessità di inscrivere nello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari fondi nella mi-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 settembre 1916, n. 216.

sura della metà della spesa occorrente per l'impianto e l'esercizio di apparecchi radiotelegrafici a bordo dei piroscafi della Società di navigazione « Sicilia »;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per il tesoro, di concerto con quelli per i trasporti marittimi e ferroviari e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-917 è istituito il capitolo n. 54: « Concorso dello Stato nelle spese per l'impianto e l'esercizio di apparecchi radiotelegrafici sui piroscafi della Società di navigazione « Sicilia », con lo stanziamento di lire centodiecimilasettecentocinquanta (L. 110,750) e di uguale somma è diminuito lo stanziamento del capitolo numero 115-ter « Spese per la guerra » dello stato di previsione del Ministero della marina per l'esercizio finanziario medesimo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 agosto 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — CORSI — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *settembre* 1916, *n.* 1126, *recante provvedimenti a favore degli esercenti di ferrovie, tramvie intercomunali e di servizi di navigazione lacuale, nonchè del personale addetto ai suindicati mezzi di trasporto* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto il testo unico di legge 9 maggio 1912, n. 1447;
Vista la legge 14 luglio 1912, n. 835;
Visto il Nostro decreto 17 febbraio 1916, n. 192;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per l'interno e per il tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per le condizioni eccezionali del mercato del carbon fossile, gli esercenti di ferrovie e di tranvie intercomunali con trazione a vapore od a trazione elettrica, quando l'energia sia generata da officine termiche, e gli esercenti di linee di navigazione lacuale in servizio pubblico, sono autorizzati ad introdurre, dal 20 settembre 1916 e per la durata della guerra, aumenti nelle tariffe viaggiatori e merci, che in media non superino il 10 %, con esclusione:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 settembre 1916. n. 215

a) dei prezzi per le corse operaie o dei libretti speciali per un solo viaggio o per un viaggio di andata e ritorno, od in abbonamento, istituiti a favore di operai, contadini e studenti;

b) dei prezzi di trasporto di grano, granturco, farine e semolini, anche se di provenienza estera.

Art. 2.

Quando nel triennio 1913, 1914 e 1915 il dividendo distribuito a tutti gli azionisti, non abbia in media superato il 4 %, nei casi in cui gli esercenti siano Società per azioni, o le remunerazioni del capitale, effettivamente versato ed impiegato nell'azienda, non abbia avuto negli altri casi remunerazione superiore al 4 %, è data facoltà di elevare:

a) sino al massimo consentito gli aumenti di tariffa, di cui al Nostro decreto 17 febbraio 1916, n. 192;

b) sino al 15 % l'aumento medio di cui al precedente articolo.

In nessun caso gli aumenti, stabiliti in base al Nostro decreto 17 febbraio 1916, n. 192, ed al presente decreto, possono superare il 25 % delle tariffe, depurate dagli aumenti dipendenti dalla legge 14 luglio 1912, n. 835.

Art. 3.

Per determinare a quali esercenti si applicano le disposizioni dell'articolo precedente, si indicheranno, prima del 15 settembre 1916, con decreto del ministro dei lavori pubblici:

a) quali esercenti si debbano escludere dalla facoltà di aumentare le tariffe per non aver voluto applicare le norme di equo trattamento del personale, approvate in base alla legge 14 luglio 1912, n. 835;

b) quali esercenti, oltre quelli già esclusi dall'applicazione degli aumenti di cui al Nostro decreto 17 febbraio 1916, n. 192, non siano nelle condizioni stabilite per avvalersi delle disposizioni dell'art. 2.

Art. 4.

Nei casi, previsti dall'art. 2, il Ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quello del tesoro, può inoltre consentire, per la durata della guerra, agli esercenti di ferrovie concesse:

a) la sospensione della costituzione dei fondi speciali per la rinnovazione del materiale metallico di armamento, del materiale mobile e della linea elettrica quando l'esercizio sia fatto a trazione elettrica;

d) dilazioni al pagamento o rateazioni delle somme dovute allo Stato a titolo di partecipazione al prodotto lordo, senza decorrenza d'interessi;

c) l'applicazione dell'esercizio economico indipendentemente dall'osservanza delle disposizioni degli articoli 140, 145, 146 e 147, comma *a)* e *b)*, del testo unico di leggi 9 maggio 1912, n. 1447, quando concorrano le altre condizioni richieste.

Art. 5.

Gli esercenti sono tenuti a continuare a corrispondere, per tutta la durata della guerra, agli agenti chiamati alle armi ed alle loro famiglie i sussidi od assegni, finora volontariamente accordati.

Il Ministro dei lavori pubblici determina con propri decreti:

a) se e quali supplementi occorrano per integrare gli assegni o sussidi fin qui corrisposti;

b) quali assegni o sussidi debbono dal giorno successivo alla pubblicazione del presente decreto essere a carico degli esercenti che nulla hanno sinora corrisposto;

c) se, in quali casi ed in quali limiti debbano essere versati i contributi di previdenza.

Nelle sue determinazioni, relative ai commi *a)* e *b)*, il ministro dei lavori pubblici non può eccedere la misura della metà o dei due terzi dello stipendio o paga, spettante all'agente in conformità delle tabelle organiche approvate, secondo che questi abbia a proprio carico moglie o genitori, oppure moglie e genitori e prole, dedotti però i sussidi eventualmente concessi dal Governo.

Quando gli agenti abbiano conseguito il grado di ufficiale o di sotto ufficiale, il sussidio, che nei varî casi deve essere corrisposto dagli esercenti, è commisurato sulla differenza tra lo stipendio goduto dagli agenti stessi come tali e quello loro attribuito come ufficiale o sotto ufficiale.

Per le linee esercitate a trazione elettrica senza centrale termica, il ministro, con lo stesso decreto col quale stabilisce gli assegni o sussidi da corrispondere agli agenti richiamati ed alle loro famiglie, consente un aumento di tariffe che, in media, non può eccedere il 5 %.

Art. 6.

Gli agenti chiamati alle armi, cessando dal servizio militare, hanno diritto a riprendere il posto d'organico con gli aumenti normali di retribuzione previsti dalle tabelle organiche, purchè conservino idoneità fisica necessaria ed abbiano riportato dichiarazione di buona condotta durante il servizio stesso.

Quando l'idoneità fisica non corrisponda a quella richiesta per le funzioni prima disimpegnate, ma risulti sufficiente per altre funzioni, si applicano le disposizioni dei rispettivi regolamenti organici.

Le reggenze degli agenti, che surrogano i loro colleghi in servizio militare durante la guerra, non costituiscono diritto alla promozione.

Parimente non costituisce titolo per il passaggio in prova o alla stabilità, il servizio prestato dagli avventizi assunti per sostituire agenti chiamati alle armi.

Nei riguardi degli agenti chiamati alle armi restano sospesi, durante il periodo di servizio militare, i termini stabiliti per la presentazione di domande e ricorsi, relativi all'applicazione delle norme di equo trattamento.

Art. 7.

Per le tranvie intercomunali, quando con i provvedimenti di cui all'art. 1 della legge 14 luglio 1912, n. 835, non riesca possibile raggiungere l'ammontare dei compensi riconosciuti necessari

in dipendenza degli oneri derivanti dalle norme di equo trattamento già approvate, il ministro dei lavori pubblici, di concerto con il ministro dell'interno, può:

a) convertire i canoni di manutenzione delle strade nel solo rimborso delle spese effettive di manutenzione della sede occupata dalla tranvia;

b) ridurre o sospendere le partecipazioni degli enti locali ai prodotti lordi, purchè non restino sensibilmente perturbati i bilanci degli enti stessi.

Il ministro dei lavori pubblici può altresì prorogare per il termine strettamente necessario, ed in ogni caso non oltre un decennio, le concessioni accordate dagli enti proprietari delle strade e dai rispettivi Consorzi.

Art. 8.

Le questioni, che insorgono nell'applicazione degli articoli 5 e 6 del presente decreto, sono deferite all'esame della Commissione dell'equo trattamento, istituita in base alla legge 14 luglio 1912, n. 835.

Per le questioni, relative al trattamento dei chiamati alle armi o delle loro famiglie, la Commissione può decidere anche in via arbitrale, su richiesta dell'esercente e dell'agente o di persona di sua famiglia, con le norme stabilite dal regolamento 1° maggio 1913, n. 576.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 settembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — ORLANDO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *settembre* 1916 *per la nomina di un consigliere di Amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il sig. ing. grand'uff. Emanuele Rocco è nominato consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato con effetto dal 3 settembre 1916.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 2 settembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 settembre 1916, n. 215.

Ordine di servizio N. 175. (C.).

Tasse e soprattasse di bollo relative ai percorsi marittimi.

(Vedi Ordini di servizio N. 148, 186, 271, 300 e 305-1910; 176 e 238-1913; 42, 287 e 339-1914; 120 e 149-1916).

A partire dal 1° ottobre 1916 pei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna ed in servizio diretto terrestre-marittimo (ferrovie e navigazione dello Stato) non si dovranno più riscuotere la tassa e la sopratassa di bollo (cent. 10) relative al percorso marittimo.

Si dispone, in coseguenza, quanto appresso:

I. — Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

a) Trasporti viaggiatori:

1° — dal testo del punto 2° delle « Avvertenze generali » premesse alla tariffa del servizio cumulativo suddetto, parte I, devono cancellarsi le tre ultime righe, incominciando dalle parole: « eccezione fatta »;

2ª — l'ufficio contabilità prodotti di Firenze trasmetterà agli uffici ed alle stazioni interessati una congrua scorta di avvisi, conformi a quello allegato al presente ordine di servizio, da incollarsi in fondo alla pagina delle suddette « Avvertenze generali »;

3° — in relazione al contenuto del secondo capoverso dell'avviso predetto, non si dovrà più tener conto del disposto dell'articolo 2 — ultimo capoverso — delle condizioni e tariffe, perchè i cent. 10 ivi accennati rimangono già compresi nei prezzi dei biglietti;

4° — dal « N B » esistente a piè delle pagine 1, 23, 35, 59, 71, 77, 83, 89, 99, 109, 113 e 117 del nuovo fascicolo di prezzi (allegato 1 alla tariffa) diramato con l'ordine di servizio n. 120-1916.

dovrà essere tolta la disposizione relativa all'aggiunta della quota fissa di cent. 10 ai prezzi dei biglietti.

b) Trasporti bagagli:

5° — dal testo dell'allegato n. 3, pagina 105 della suddetta tariffa, parte I, si dovrà cancellare la nota contrassegnata con asterisco (*) relativa all'aumento di cent. 10 per tassa e soprattassa di bollo sulle spedizioni di bagagli e bicicli, e si dovrà togliere anche il corrispondente richiamo dove sono indicati i prezzi della navigazione. Dal testo della nota (*) esistente a piè delle pagine da 109 a 116 e 119 e 120, si dovranno togliere le parole: « e la tassa e la soprattassa di bollo ».

II. — Servizio diretto terrestre-marittimo.

a) Trasporti viaggiatori:

1° — dal testo del capo I, (art. 2, ultimo capoverso) del « regolamento pel trasporto dei passeggieri, dei bagagli, dei valori e delle merci in servizio diretto terrestre-marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione, entrambe esercitate dallo Stato, edizione 1° dicembre 1910 », si dovranno cancellare le parole: « e per tassa e soprattassa di bollo relativo al percorso marittimo », e si dovrà correggere la quota fissa da aggiungere al prezzo dei biglietti da centesimi 15 in centesimi 5;

2° — dalla « istruzione relativa al trasporto viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta fra le stazioni del continente e quelle della Sicilia e fra le stazioni del continente e gli scali marittimi della Sardegna, a mezzo delle linee di navigazione esercitate dallo Stato » diramata con l'ordine di servizio n. 238-1913, devesi togliere, all'art. 3, il testo del primo capoverso del comma *b*) e sostituirvi quanto appresso: « *b*) Nei prezzi dei biglietti devesi includere sempre la spesa di stampa di cent. 5 »;

nella intestazione, poi, del prospetto allegato A della istruzione medesima, si dovranno togliere, dalla parentesi, le parole « per tassa e soprattassa di bollo e », e correggere la cifra di cente-

simi 15 in cent. 5, e dalla colonna delle Avvertenze togliere il primo e l'ultimo capoverso.

b) Trasporti bagagli:

3° — al testo del nuovo punto 27-*bis* dell'ordine di servizio n. 120-1916, fatto aggiungere con l'ordine di servizio n. 149-1916 devonsi praticare le seguenti correzioni:

comma *b*) primo capoverso; dalle ultime tre righe togliere le parole: « più la tassa e sovrattassa di bollo di cent. 10 per spedizione per il percorso marittimo;

comma *b*) ultimo capoverso; cancellare le ultime tre righe lasciando sussistere soltanto le parole: « La tassa minima è di lire 0.75 per spedizione ».

4ª dalle disposizioni dell'allegato B alla istruzione citata al comma 2° del presente punto II, diramata con l'ordine di servizio n. 238-1913, contenute nelle colonne: « prezzi da riscuotersi per le percorrenze marittime », e: « tasse minime », togliere tutto ciò che si riferisce alla applicazione della tassa e soprattassa di bollo, tanto per i bagagli, quanto per i bicicli.

AVVISO.

Dai prezzi dei biglietti indicati nell'allegato n. 1, si dovrebbero detrarre cent. 10 per tassa e soprattassa di bollo relativa al percorso marittimo che, d'ora in avanti, non deve essere più riscossa.

I cent. 10 di spesa di stampa, che a termini dell'art. 2 delle condizioni e tariffe dovrebbero essere aggiunti ai detti prezzi, restano quindi compensati dalla soppressione della suddetta tassa e soprattassa di bollo, per cui nessuna aggiunta dovrà più essere fatta ai prezzi dell'anzidetto allegato n. 1.

Analogamente a quanto sopra, poi, nessun aumento dovrà essere praticato per tassa e soprattassa di bollo sulle quote relative ai percorsi marittimi delle spedizioni di bagagli e bicicli di cui gli allegati n. 3 e 4.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 176. (M. e C.).

Estensione di servizio nella stazione di Rignano Garganico.

Dal giorno 25 settembre 1916 verranno soppresse le limitazioni attualmente esistenti per il servizio delle merci nella stazione di Rignano Garganico, sulla linea Ancona-Foggia. la quale pertanto dal detto giorno sarà abilitata, senza alcuna limitazione, ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, e di merci a grande velocità, piccola velocità ordinaria e piccola velocità accelerata, compresi i veicoli ed il bestiame.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

— nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (parte seconda), a pagina 8, cancellare l'indicazione LB^{c}-ve di fronte al nome della stazione suddetta;

— nel volume I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914), a pagina 49, di fronte al nome della stazione di Rignano Garganico, nella colonna 10 cancellare il richiamo (5) alla lettera *O* ed esporre nella colonna 11 la lettera *V*;

— nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, a pagina 59, di contro al nome della stazione di Rignano Garganico, cancellare la distanza virtuale, i richiami (1) e (2) e le relative note a pie' della pagina stessa; però nei prontuari delle distanze virtuali delle stazioni di cui al seguente prospetto la distanza per Rignano Garganico dovrà essere modificata secondo è indicato nel prospetto stesso:

Stamperia - Rignano	Garg.	km.	832	Grondola G. - Rignano	Garg.	km.	681
Rumianca	»	»	843	Moiana	»	»	791
Ferrania	»	»	861	Brenna Alzate	»	»	784
Sella Altare	»	»	861	S. Zeno F.	»	»	694
Riva Trigoso	»	»	763	Ponte di Brenta	»	»	617

Villaverla M. - Rignano Garg.		**km.**	**654**	**Tassignano - Rignano Garg.**		**km.**	**642**
Castellavazzo	»	»	742	Caldine	»	»	567
Ceregnano	»	»	571	Rosignano	»	»	691
Rosolina	»	»	603	Pavona	»	»	393
Brondolo	»	»	615	Valsacco	»	»	213
Dossobuono	»	»	633	Valle di Maddaloni	»	»	171
Roverbella	»	»	628	Nasisi	»	»	266
Corbezzi	»	»	599	S. Ilario del Ionio	»	»	585
Vaioni	»	»	610	Spina	»	»	870

Inoltre il prontuario delle distanze virtuali della stazione di Rignano Garganico in uso nella stazione stessa e nell'ufficio controllo merci di Ancona dovrà essere annullato, e nell'altro prontuario merci rimanente dovranno essere aggiunte le distanze virtuali di cui al prospetto sopra indicato, col relativo richiamo alla nota « Distanza virtuale » da riportarsi a pie' di pagina.

Infine nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) » a pagina 47 dovranno essere depennate le distanze virtuali esposte di contro a Rignano Garganico, nonchè i richiami (1) e (2) e le relative note a pie' di pagina.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 177. (M. C.).

Servizio di corrispondenza col tronco Rimini-Verucchio della ferrovia Rimini-Mercatino Marecchia.

In conformità ad apposita convenzione stipulata con la Società Ferrovie e Tranvie Padane, a datare dal 25 settembre 1916 viene attivato il servizio di corrispondenza per i valori e per le merci col tronco Rimini-Verucchio della ferrovia Rimini-Mercatino Marecchia.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti da una parte e quelle del tronco Rimini-Verucchio dall'altra, si effettua per mezzo della stazione di Rimini e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni di detto tronco, salvo le esclusioni di cui al punto 2, e comprende le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, nonchè i veicoli, il bestiame, il numerario, le carte-valori, gli oggetti preziosi e i feretri.

2. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) le merci di lunghezza superiore a metri 13 o richiedenti l'impiego di carri accoppiati di portata complessiva superiore alle 20 tonnellate, e quelle indivisibili di peso superiore a tonnellate 5;

b) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato.

3. *Stazioni del tronco Rimini-Verucchio ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e distanze dalla stazione di scambio.* — Le stazioni del tronco Rimini-Verucchio ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Rimini, risultano dal prospetto allegato al presente ordine di servizio.

4. *Passaggio dei carri ferroviari nella stazione di trasbordo della ferrovia corrispondente.* — I carri ammessi a transitare sul binario di allacciamento fra la stazione di Rimini F. S. e la stazione di trasbordo della ferrovia corrispondente sono quelli qui sotto specificati:

a) i veicoli a due sale con distanza fra le sale estreme non maggiore di cinque metri a qualunque Amministrazione appartengano;

b) i veicoli a tre sale con distanza fra le sale estreme non maggiore di metri 4 a qualunque Amministrazione appartengano;

c) i carri a carrelli F. S.; i carri Poz devono però transitarvi isolatamente ed *essere spinti o trainati a braccia, con animali o con arganelli;*

d) i trasporti su due carri congiunti, ciascuno dei quali soddisfi alle condizioni precedenti.

Anche questi trasporti devono transitarvi isolatamente ed essere spinti come sopra.

Il peso massimo per asse è di tonnellate 15.

5. *Trasbordo dei carri nella stazione di Rimini del tronco Rimini-Verucchio.* — È ammesso l'inoltro, pel trasbordo, fino alla stazione di Rimini della ferrovia corrispondente, dei carri completi o tassati a tariffa di carro completo, nonchè dei carri misti carichi di collettame G. V. e P. V., formati da stazioni precedenti quella di scambio, purchè contengano almeno 30 quintali di merci.

È pure consentito l'inoltro fino alla detta stazione dei carri vuoti da caricarsi con merci dirette a stazioni delle ferrovie italiane od estere.

I carri caricati nella stazione della Concessionaria, sia a carro completo che misti, devono essere nelle volute condizioni di carico e di itinerario.

Alle stesse condizioni la ferrovia corrispondente può utilizzare carri ricevuti carichi. Tale facoltà, per quanto riguarda i carri di altre Amministrazioni, è però subordinata alla condizione che i carri stessi siano ricaricati con merci dirette a stazioni della ferrovia proprietaria.

Così pure è ammesso l'inoltro alla suddetta stazione dei copertoni e degli attrezzi di carico di proprietà delle F. S., che fossero stati richiesti per coprire od assicurare le merci da caricarsi.

Il trasbordo ed il carico delle merci ha luogo a cura, rischio e spesa della Concessionaria.

NORME E CONDIZIONI PER L'ESEGUIMENTO DEI TRASPORTI IN SERVIZIO DI CORRISPONDENZA.

6. *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza dovranno essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle ferrovie dello Stato, ai quali dovranno pure attenersi le stazioni del tronco Rimini-Verucchio.

7. *Documenti di trasporto. — Tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni le stazioni dovranno attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (edizione 1° luglio 1909), pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909.

8. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio deve essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a P. V. accelerata devono essere sempre gravati, rispetto alla medesima stazione di scambio, della tassa di transito di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti sulle ferrovie dello Stato.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P. V. ordinaria nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendono le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico o di scarico, per le dette stazioni il diritto fisso sarà ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

9. *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie alle merci. — Riserve.* — Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili riscontrate in contradittorio nel riconoscimento delle merci, si devono fare constatare con annotazione sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti devesi redigere, pure in contraditttorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollettini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, devono scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità riscontrata dalle stazioni delle F. S. o dalle Amministrazioni corrispondenti devono, nei termini e con le modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate alla stazione di Rimini che le comunicherà alla ferrovia corrispondente.

In senso inverso, la predetta stazione deve notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per anormalità da essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della ferrovia stessa.

10. *Giacenze e rifiuti.* — Per i colli rifiutati o per qualsiasi motivo giacenti, le stazioni d'arrivo devono corrispondere direttamente con quella di Rimini, osservando le norme e le disposizioni vigenti sulle ferrovie dello Stato.

11. *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni non a carro completo devono essere dalla ferrovia corrispondente ritirate o consegnate a sua cura e spesa negli uffici e magazzini delle F. S. della stazione di Rimini.

Lo scambio dei trasporti a carro completo o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e disposizioni in vigore sulle F. S. e di quelli caricati in carri misti, che soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario stabilite per i carri normali G. V. e P. V. in vigore sulle F. S., si effettua nell'apposito binario di consegna della stazione di Rimini.

Col ricevimento incondizionato da parte della ferrovia Rimini-Mercatino Marecchia, sia delle merci ritirate direttamente dai magazzini della stazione di Rimini, sia dei carri completi e misti, piombati o non, ritirati dal binario di cui sopra, cessa la responsabilità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato; di conseguenza l'Amministrazione ricevente risponde di ogni e qualsiasi avaria od ammanco che in seguito venissero riscontrati.

Per le merci in provenienza dalla ferrovia corrispondente le ferrovie dello Stato non assumono alcuna responsabilità se non quando sia concluso il contratto di trasporto, a norma dell'art. 94 delle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S. Per le spedizioni però a carro completo o da considerarsi come tali e per quelle in carri misti, come sopra è detto, la ferrovia corrispondente deve rispondere, in base ai processi verbali e documenti che le verranno comunicati, delle avarie, mancanze e manomissioni delle merci che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria o negli eventuali trasbordi nelle stazioni intermedie e che risultassero imputabili alla ferrovia stessa.

12. *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri caricati dalla ferrovia corrispondente nella propria stazione di Rimini viene fatta a cura della ferrovia stessa, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle ferrovie dello Stato.

13. *Trasporti in servizio. — Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti, che gli uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza, vengono trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Vengono pure trasmessi gratuitamente, colle medesime restrizioni, i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Rimini deve attenersi, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, per quanto non è specificato nel presente Ordine di Servizio, alla convenzione in

principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

In relazione al presente Ordine di Servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'« Allegato », devono essere fatte opportune aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (parte seconda) si dovrà:

alle pagine 13 e 15 inserire, nelle opportune sedi, i nomi delle stazioni del nuovo tronco Rimini-Verucchio con l'indicazione della linea 531;

a pagina 20, fra le linee delle « Ferrovie e Tramvie Padane », aggiungere:

/531/Rimini-Verucchio/

Inoltre nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche, ecc. (edizione giugno 1914) », a pag. 49, deve essere aggiunto di fronte al nome della stazione di Rimini il richiamo (d) corrispondente alla seguente nota da riportarsi in calce alla pagina stessa:

(d) Stazione di scambio col tronco Rimini-Verucchio della ferrovia Rimini-Mercatino Marecchia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio n. 177-1916.

Ferrovie e Tramvie Padane

Società Anonima, Sede in Milano - Direzione dell'esercizio: Ferrara

Ferrovia Rimini-Mercatino Marecchia

Esercizio del tronco Rimini-Verucchio.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Rimini	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi						
			Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Grue fisse		Bilancie a ponte		Sagoma limite
								di testa	di fianco	quantità	portata in tonnel.	quantità	portata in tonnel.	
Corpolò	Rimini-Verucchio	12	G	A	P	VB	—	—	—	(1)	—	—	—	—
Rimini Porto (2) .	Rimini-Verucchio	2	G	A	P	VB	—	—	—	(1)	6	—	—	—
Vergiano	Rimini-Verucchio	8	G	A	P	VB	—	—	—	(1)	—	—	—	—
Verucchio . . .	Rimini-Verucchio	18	G	A	P	VB	—	—	—	(1)	—	—	—	—
Villa Verucchio. .	Rimini-Verucchio	15	G	A	P	VB	—	—	—	(1)	—	—	—	—

(1) Carro gru da 6 tonn.

(2) Ammessa al servizio di corrispondenza esclusivamente per le merci da e per il mare ed alla condizione che non si tratti di trasporti provenienti o destinati a località servite anche dalle Ferrovie dello Stato.

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) le merci di lunghezza superiore a metri 13 o richiedenti l'impiego di carri accoppiati di portata complessiva superiore alle 20 tonnellate e quelle indivisibili di peso superiore a tonnellate 5;

b) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Ordine di servizio N. 178. (M. e C.).

Estensione di servizio nella stazione di Rosignano.

(Vedi Ordine di servizio N. 174-1916).

In aumento alle aggiunte e modificazioni indicate nell'ordine di servizio n. 174 pubblicato nel Bollettino ufficiale, n. 37, del 14 settembre 1916, devono essere introdotte nelle pubblicazioni di servizio anche quelle di cui appresso:

— nel fascicolo « Elenco delle stazioni, ecc., che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo - edizione 1° maggio 1915 - » a pag. 33 fra i nomi di *Roseto Capo Spulico* e *Rosolina* si dovrà trascrivere:

Rosignano/2/2/1/3/3/3/1/

— nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, le distanze valevoli per la tassazione dei trasporti da e per *Rosignano* restano quelle stesse attualmente indicatevi; però per le relazioni di cui al seguente prospetto le distanze da valere per i trasporti a G. V. per conto della Società Solvay e C. sono quelle esposte di contro alle relazioni stesse.

Relazione	Km.
Rosignano-Rumianca	Km. 433
» -Ferrania	» 273
» -Sella Altare	» 270
» -Riva Trigoso	» 164
» Grondola Guinadi	» 155
» -Moiana	» 392
» -Brenna Alzate	» 384
» -S. Zeno Folzano	» 305
» -Ponte di Brenta	» 342
» -Villaverla Montecchio	» 383
» -Rosolina	» 334
Rosignano-Rignano Garganico	Km. 691
» -Brondolo	» 347
» -Dossobuono	» 326
» -Roverbella	» 311
» -Corbezzi	» 133
» -Vaioni	» 121
» -Tassignano	» 77
» -Caldine	» 136
» -Pavona	» 320
» -Valle di Maddaloni	» 525
» -S. Ilario del Ionio	» 994

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(113757) - **Billone** Vincenzo - Disegnatore - Servizio Costruzioni - Capitano di fanteria - morto il 18 giugno 1916.

- **Passigli** Aldo - Aiutante applicato avventizio - Servizio Costruzioni - Aspirante Ufficiale di fanteria - morto il 18 giugno 1916.

(142398) - **Tonero** Luigi - Portiere - Ufficio Costruzioni Udine - Soldato degli alpini - morto il 1° luglio 1916.

(151285) - **Sanfilippo** Gabriele - Disegnatore - Ufficio Costruzioni Sessa A. - Sottotenente di fanteria - morto il 2 luglio 1916.

(117669) - **Andreoli** Giovanni - Manovale - Magazzino approvvigionamenti Verona - Soldato di fanteria - morto il 17 luglio 1916.

(162970) - **Abbati** Gian Carlo - Applicato - Servizio Veicoli - Sottotenente di fanteria - morto il 14 agosto 1916.

(39360) - **Finetti** Flavio - Applicato principale - Controllo merci cumulativo Torino - Sottotenente di fanteria - morto il 14 agosto 1916.

- **Mastromattei** Eriberto - A. Applicato avventizio - Sezione Lavori Castellammare A. - Sottotenente di fanteria - morto il 17 agosto 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Pacciardi** Arduilio - Supplente frenatore avventizio - Divisione Movimento Firenze - Soldato di cavalleria - morto il 17 maggio 1916.

- **Molone** Augusto - Operaio avventizio - Servizio Trazione - caporale di fanteria - morto il 18 giugno 1916.

(133917) - **Andrioli** Giuseppe - Manovale - Deposito Combustibili Bra - soldato di fanteria - morto il 20 giugno 1916.

- **Trivero** Clemente - Manovale avventizio - Deposito lolocomotive Torino - soldato dei bersaglieri - morto l'8 luglio 1916.

(149000) - **Venanzi** Quirino - Manovale d'officina - Divisione Movimento Roma - soldato di fanteria - morto il 20 *luglio* 1916.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

(169069) - **Romeo** Rosario - Manovale stazione Villa S. Giovanni - Cannoniere scelto di marina - morto il 2 agosto 1916.

SENTENZE

Infortuni sul lavoro - Ripartizione della indennità - Aventi diritto - Integrazione del giudizio - Prescrizione.

L'avente diritto, il quale domanda l'assegnazione a suo favore della intera indennità in base all'art. 10 della legge infortuni sul lavoro, deve provare di avere esso solo diritto alla indennità.

Ove sorga controversia su tale diritto, l'attore deve provvedere ad integrare il giudizio, chiamandovi coloro, i quali possono vantare analogo diritto.

La prescrizione maturatasi per la quota spettante ad uno degli interessati, il quale non abbia reclamata la propria parte, non può essere addotta a proprio profitto dagli altri aventi diritto designati dalla legge.

CASSAZIONE TORINO - sentenza 8/15 luglio 1916 (*Pres.* Peyrani - *Est.* Carron Ceva - *P. M.* Albini) - Ferrovie Stato c.° Dellepiane.

FATTO.

Nel 10 giugno 1914 Canonero Carlo, operaio alle dipendenze delle Ferrovie dello Stato, subiva infortunio mortale. La di lui madre Clelia Dellepiane, moglie Canonero, chiese l'indennità a termini dell'art. 10 della legge sugli infortuni, deducendo che essa viveva a carico di quel figlio.

Le Ferrovie avendo saputo che era ancora vivente il padre del Canonero, nel dubbio che anche il medesimo potesse vantare diritto alla stessa indennità, dichiarandosi pronte a pagare a chi di diritto la indennità liquidata in L. 4440,15, chiesero all'attrice di

presentare una dichiarazione del marito che accertasse non vantare esso alcun diritto a tale indennità.

Secondo le affermazioni però della stessa *Dellepiane,* il marito — operaio a sua volta e vivente del suo guadagno — rifiutò qualunque dichiarazione dicendo che se la legge dava alla moglie il diritto all'indennità doveva darle anche il modo di farla valere.

Insistettero le Ferrovie, e la Dellepiane allora le citò avanti il tribunale di Genova chiedendo il pagamento a suo favore dell'intiera indennità.

All'udienza essa chiese in primo luogo la condanna delle Ferrovie al pagamento dell'indennità di L. 4400 e dedusse subordinatamente a prova testimoniale che il Canonero di lei marito benchè vecchio era ancora in condizioni di provvedere al suo sostentamento, a tale scopo recandosi quasi continuamente ad eseguire lavori meccanici negli stabilimenti quasi sempre lontani dalla residenza della sua famiglia, alla quale non mandava nè sussidi nè notizie, lasciandola per molti mesi senza sapere se esistesse o no.

Le Ferrovie chiesero in via principale mandarsi all'attrice di integrare il giudizio con la citazione degli altri aventi diritto alla indennità a termini dell'art. 10 della legge infortuni, e nel merito darsi loro atto di essere pronte a pagare l'indennità in L. 4440,15 a chi dei congiunti del sinistrato sarebbe designato dal tribunale.

Questi con sentenza 23-25 giugno 1915 considerò che alla attrice spettasse bensì l'onere della prova della spettanza a lei sola dell'indennità, ma che tale prova essa potesse dare anche senza la presenza in giudizio degli interessati, la cui chiamata, se mai, spettar doveva alle Ferrovie che eccepivano la possibilità di altri interessi contrarî. Rigettò pertanto l'istanza delle Ferrovie ed ammise la prova dedotta dall'attrice concedendo intanto una provvisionale di L. 2000.

Da tale sentenza appellarono le Ferrovie insistendo perchè fosse mandato all'attrice di integrare il giudizio e fosse dichiarata inammissibile la prova da lei dedotta, ed in merito fosse dato loro atto di essere disposte a pagare l'indennità a chi degli ascendenti del Canonero fosse stato dalla Corte designato. Questa con la sentenza 25 novembre 1915 appunto denunciata in vista dell'eccezione proposta dall'attrice nelle sue note di udienza « sul non esservi più necessità della chiamata in causa del di lei marito essendo che nelle

more del giudizio si fosse compiuta la prescrizione annuale di qualunque di lui diritto all'indennità in controversia » riformando l'appellata sentenza condannò senza altro le ferrovie a pagare alla Dellepiane la indennità di L. 4,440.15 sotto deduzione delle 2 mila già pagate a titolo di provvisionale con gli interessi giudiziali e compensate le spese.

Tale sentenza venne denunciata dalle Ferrovie a questa Corte Suprema, come da loro ricorso notificato il 17 marzo 1916 col quale ne chiedono l'annullamento per un unico mezzo consistente nella violazione dell'art. 10 lettera B del Testo Unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, 1312 Cod. Civ., 205 e 146 C. P. C., 10 della legge 31 marzo 1901 n. 107 sulla riforma del procedimento sommario, nonchè violazione dell'art. 517 C. P. C.

Tale mezzo per ciò che riguarda la non ordinata integrazione del giudizio mediante l'intervento del Gio. Battista Canonero è resistito da rituale controricorso della Dellepiane, la quale invece non si oppone a che la denunciata sentenza sia annullata per gli altri motivi, ed anzi di tale sua non opposizione ha chiesto che le si dia atto.

IN DIRITTO.

La Corte osserva in diritto che la denunciata sentenza deve di conformità al dedotto mezzo essere annullata, non solo in quanto avrebbe senz'altro pronunciata la condanna delle ferrovie ricorrenti all'indennità richiesta dalla Dellepiane, ma altresì per ciò che riguarda la reiezione dell'istanza pregiudiziale delle ferrovie relativa alla integrazione del giudizio colla chiamata in causa del Canonero Giovanni Battista.

Ed anzitutto non può dubitarsi che la Corte di Genova facendo luogo alla suddetta condanna delle Ferrovie senza che dalla Dellepiane fosse già stata fornita la prova che ad essa sola spettasse la richiesta indennità, abbia violato primieramente l'articolo 10 lett. *b* della legge sugli infortuni e l'art. 1312 Cod. Civ.

La Dellepiane difatti per aver diritto lei sola a tutta l'indennità di L. 4,440 doveva provare pel combinato disposto dei precitati due articoli di legge che essa soltanto viveva a carico del figlio vittima dell'infortunio, in quantochè, ove anche il Canonero

Gio. Battista di lei marito fosse stato a carico di detto figlio, come appunto le ferrovie potevano aver ragione di dubitare, tale indennità avrebbe dovuto essere ripartita fra i due coniugi a termini del precitato articolo 10 lett. b.

Dalla qual prova tanto meno si poteva prescindere dopochè la Dellepiane ne aveva riconosciuto l'obbligo colla deduzione testimoniale da essa all'uopo proposta e stata appunto ammessa dal Tribunale colla sentenza cadente in appello.

Ed anzi, poichè la Dellepiane all'udienza di spedizione si era limitata a chiedere la conferma di tale sentenza, non è meno evidente che la Corte pronunciando la condanna della ferrovia oltre tale conclusione violò del pari gli articoli 176 Codice procedura civile e l'articolo 10 della legge sul procedimento sommario denunciati; giusta il combinato disposto dei quali non è lecito al giudice prendere in considerazione conclusioni non formulate dalle parti o formulate successivamente in note d'udienza od in altro modo peggiorate. — Ma in altre violazioni la Corte sarebbe ancora incorsa.

All'errata sua pronuncia essa infatti addiviene, come già fu accennato, a seguito dell'osservazione fatta dalla Dellepiane nelle sue note d'udienza che oramai fosse decorso più di un anno dall'infortunio, per modo che a termini dell'art. 17 della legge sugli infortuni il Canonero Battista non avrebbe più avuto alcun diritto di chiedere dal canto suo la sua quota di indennità. — Cosicchè — soggiungeva la Dellepiane — mentre ogni di lui interesse in causa rimaneva eliminato, s'imponeva tanto più la conferma della sentenza dei primi giudici in quanto, respingendo l'istanza delle ferrovie per la chiamata in causa del Canonero, aveva ammesso la deduzione testimoniale di essa Dellepiane.

Dalle quali osservazioni, la Corte, dando alle medesime importanza maggiore di quella che potevano avere, e neanche voluta dalla Dellepiane, avrebbe invece tratta la sua ragione di decidere, ritenendo cioè che non solo non vi fosse più necessità della chiamata in causa del Canonero, ma che l'eccezione di prescrizione estinguesse qualunque di lui diritto e che le ferrovie fossero da essa poste al sicuro dalla possibilità di qualsiasi pretesa per parte dello stesso Canonero, e nulla ostasse di conseguenza a che senz'altro

fosse accolta la domanda della Dellepiane all'indennità di cui si trattava.

Nel che sono evidenti gli errori della Corte.

Anzitutto, fosse anche vero che di prescrizione si fosse potuto parlare nei rapporti col Canonero Giovanni Battista, non ne conseguiva ancora che alla Dellepiane spettasse appunto tutta l'indennità che essa richiedeva e quale fu accordata dalla Corte.

Come riconosce la stessa Dellepiane nel suo controricorso, dall'essere prescritto il diritto che ad un padre possa spettare ad avere l'indennità per un infortunio toccato al figlio, non ne deriva difatti che la quota prescritta, a lui in ipotesi spettante, abbia a devolversi alla madre. Onde questa possa conseguire altresì tale quota occorre che si dia la prova che al padre nulla spettasse, dovendo in mancanza di tale prova la quota di lui devolversi in virtù dello stesso articolo 10 della legge sugli infortuni a favore dell'Amministrazione ferroviaria. Ora la prova che nulla spettava al Canonero per non essere questi vivente a carico del figlio, come si asseriva dalla Dellepiane, non era ancora da costei stata fornita, per modo che era tuttora incerto se ad essa potesse spettare tutta l'indennità quale appunto le sarebbe stata accordata dalla Corte.

La violazione pertanto dell'art. 10 e dell'art. 1312 Cod. Civile sarebbe manfesta anche sotto tale profilo. Non è poi men vero che la Corte non poteva tener conto dell'asserita prescrizione, sia perchè non era stata invocata dalle ferrovie, cui nullamente spettava d'invocarla, e sia ancora perchè essa tornava a pregiudizio del Canonero che non era in causa e che non potendo perciò difendere il proprio diritto non poteva essere pregiudicato.

Locchè poi faceva sì che le ferrovie, contrariamente a quanto fu ritenuto dalla Corte, non avrebbero potuto essere al sicuro da un eventuale azione da parte del Canonero.

Indiscutibile perciò è il gravame anche sotto tale rapporto, e non meno evidente è la violazione commessa dalla Corte delle norme che regolano la prescrizione estintiva e state appunto denunciate.

Ma, come già si avvertì, la denunciata sentenza non può sfuggire al suo annullamento anche perciò che riguarda la reiezione dell'istanza relativa all'integrazione del giudizio.

Perchè, se la Corte ritenne che la circostanza della prescrizione asserita dalla Dellepiane eliminasse con ogni interesse del Canonero qualunque necessità della di lui chiamata ad intervenire in causa, tale giudizio deve tosto cadere di fronte all'erroneità del concetto che lo avrebbe determinato, il concetto cioè che di prescrizione si potesse trattare, mentre come si è visto, parlare di questo non era ritualmente possibile oltre ad essere affatto prematuro. E così essendo, sussiste, altresì, la mossa censura di violazione dell'art. 205 Cod. Proc. Civ. e la denunciata sentenza deve di conseguenza essere totalmente cassata in accoglimento del proposto ricorso.

P. Q. M. Visti gli articoli 542, 544, C. P. C.

Cassa la sentenza 25 novembre-3 dicembre 1915 dalla Corte di Appello di Genova resa fra le parti e rimanda la causa avanti la Corte di Casale per un nuovo giudizio e per la pronuncia altresì sulle spese di questa sede.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 172, Bollettino ufficiale, n. 36-1916, Nell'Allegato a pagina 1054, di contro al nome delle stazioni di Padova S. Sofia e Stra depennare rispettivamente i richiami (5) e (6) trascrivendoli di fianco alla lettera *M;* sopprimere inoltre il richiamo (5) alla lettera *M* in corrispondenza della stazione di Padova Scalo S. Sofia.

A pagina 1055 del Bollettino ufficiale, n. 36-1916, ordine di servizio n. 173, alle parole « è stata soppressa la » si debbono sostituire le parole « *è stato sospeso l'esercizio della* ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 39 — 28 SETTEMBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, settembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *settembre* 1916 *n.* 1164 *riguardante l'aumento dei prezzi di trasporto per le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671 che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Viste le tariffe e condizioni per i trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato:

Visto il nostro decreto 18 maggio 1916, n. 689, recante modificazioni temporanee alle tariffe dei trasporti ferroviari;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino a nuova disposizione, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad elevare dal 5 al 10 per cento l'aumento dell'importo totale dei prezzi di trasporto per le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velo-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 settembre 1916, n. 221.

città ordinaria, di cui l'art. 1, comma *f*), del Nostro decreto 18 maggio 1916, n. 689, fermo restando il disposto dell'art. 2 del decreto medesimo.

Art. 2.

In attesa che abbia effetto la revisione delle tariffe, di cui l'art. 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è altresì autorizzata:

a) a sospendere l'applicazione delle seguenti tariffe:

1. tariffe speciali n. 56 P. V. accel. per cavalli da corsa e n. 500 a P. V., tranne che per le tariffe di servizio cumulativo ferroviario marittimo, i cui prezzi globali sieno formati con quelli della tariffa suddetta;

2. tariffe locali numeri 211. 213, 218, 219, 238, 306, 408, 409, 411, 412, 414, 502, 551 e 702;

3. tariffe eccezionali n. 1001 serie C. togliendo i « residui di barbabietole (fettuccie), risultanti dalla fabbricazione dello zucchero » dalla nomenclatura delle merci ammesse ad usufruire della tariffa medesima, numeri 1010 e 1056, serie C.;

4. tariffe speciali, locali ed eccezionali interne sicule: numeri 56, 213, 214, 219 e 434;

b) a sospendere gli abbuoni concessi in via di rimborso dalla tariffa speciale n. 50 P. V. accelerata;

c) a riordinare la nomenclatura delle merci con l'inserzione delle voci nuove, di cui è manifesta la necessità e con la modificazione di altre in relazione alle mutate condizioni delle industrie e dell'agricoltura.

Art. 3.

A parziale deroga dell'art. 14 comma c) della legge 13 aprile 1911, n. 310 e dell'art. 13 comma a) della legge 23 luglio 1914 numeri 742, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sentito

il proprio Consiglio di amministrazione, e autorizza ad istituire in caso di concorrenza ed in via di esperimento, biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno a prezzi specialmente ridotti senza però discendere al disotto dei prezzi concorrenti.

Art. 4.

I provvedimenti di cui gli articoli 1 e 2, comma a) e b) del presente decreto andranno in vigore dalle date che, di volta in volta, saranno fissate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 settembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

Boselli — Arlotta — Carcano — Raineri — De Nava.

Visto, il guardasigilli: Sacchi.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *settembre* 1916 *n.* 1156 *riguardante la riammissione in servizio degli ex agenti delle ferrovie dello Stato dichiarati dimissionari in seguito agli scioperi del* 1907 *e del* 1914 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge del 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari in caso di guerra;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari è autorizzato ad esaminare caso per caso, previa domanda degli interessati, a decidere intorno all'ammissiibilità in servizio degli ex-agenti delle ferrovie dello Stato dichiarati dimissionari in seguito agli scioperi del 1907 e del 1914, nonchè di impartire le disposizioni necessarie per l'esecuzione delle sue decisioni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 settembre 1916, n. 221.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 settembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA.

Visto, il guardasigilli: SACCHI.

Disposizioni impartite da S. E. il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari al direttore generale delle ferrovie dello Stato in esecuzione del precedente decreto (1).

In base alle facoltà che mi sono state conferite con decreto Luogotenenziale del 4 corrente mese, udito il Consiglio di ministri, per l'ammissione in servizio degli ex agenti delle ferrovie dello Stato, già dichiarati dimissionari in applicazione dell'art. 56 della legge 7 luglio 1907, n. 429, per aver partecipato allo sciopero dell'ottobre 1907 ed a quello del giugno 1914, trasmetto alla S. V. le seguenti mie decisioni:

1. I detti agenti saranno riammessi in servizio purchè ne facciano domanda a me indirizzata, da essere presentata non oltre il 15 novembre 1916, sia direttamente a codesta Direzione generale, sia pel tramite dei signori capi di compartimento.

La Direzione generale compirà su ciascuna domanda una rapida istruttoria per accertare che i richiedenti non abbiano subito condanna penale che, ai sensi del regolamento del personale, ap-

(1) Pubblicate nella *Gazzetta ufficiale* 19 settembre 1916, n. 221.

provato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, importi la destituzione.

Per quelli fra i suindicati ex-agenti che si trovassero sotto le armi, il termine per la presentazione della domanda potrà essere prorogato caso per caso a giudizio della S. V., ma non oltre il termine della guerra.

2. La riammissione in servizio dei predetti ex-agenti avrà luogo colla stessa qualifica e stipendio o paga, di cui fruivano alla data colla quale furono dichiarati dimissionari.

Nel caso di assoluta e comprovata inabilità fisica al servizio, gli ex-agenti saranno esonerati a termini di regolamento, ed ammessi a far valere i loro diritti verso il fondo pensioni.

3. Gli ex-agenti stati considerati dimissionari per la partecipazione allo sciopero del 1907, i quali erano iscritti al nuovo Istituto di previdenza, creato con la legge 29 marzo 1900, n. 101, ed ai quali all'atto della cessazione dal servizio furono restituiti i versamenti fatti all'Istituto predetto, dovranno versare al fondo pensioni una somma corrispondente a quella loro restituita.

Il versamento potrà essere fatto in rate, il cui numero sarà stabilito dal Consiglio d'amministrazione.

4. Il periodo di tempo che intercorre dalla data, in cui gli ex-agenti furono considerati dimissionari, a quella in cui riprenderanno servizio o saranno eventualmente esonerati a termini del punto 2°, costituisce interruzione di servizio a tutti gli effetti delle leggi e dei regolameni che vigono per il personale ferroviario.

Per quelli che si trovano sotto le armi, l'interruzione cessa con la data che sarà fissata dal direttore generale.

5. Le presenti disposizioni rimangono nulle e senza effetto per quelli degli ex-agenti, che dopo aver ottenuto la riammissione in servizio, non lo riassumeranno alla data che verrà loro indicata dall'Amministrazione ferroviaria.

6. Per ciascuna domanda, espletata che sarà l'istruttoria, mi si farà dalla S. V. relazione caso per caso, onde io possa pronunziarmi sulla definitiva ammissione.

Il Ministro: ARLOTTA.

Decreto Ministeriale 9 *agosto* 1916, *col quale viene istituita una Commissione incaricata di studiare le questioni sorte in dipendenza dello stato di guerra, per l'esecuzione di opere pubbliche.*

IL MINISTRO

Segretario di Stato pei lavori pubblici

Visto il decreto Luogotenenziale 20 giugno 1915, n. 890;

Decreta:

Art. 1.

È istituita presso il Ministero dei lavori pubblici una Commissione con l'incarico di esaminare le questioni sorte, in dipendenza dello stato di guerra, per l'esecuzione di opere pubbliche, tuttora in corso, tutti gli opportuni provvedimenti atti ad evitare o risolvere le controversie e ad assicurare la regolare prosecuzione dei lavori in applicazione del decreto Luogotenenziale 20 giugno 1915 n. 890.

Art. 2.

La Commissione è così composta:

Il Sottosegretario di Stato pei lavori pubblici, *presidente*;
un consigliere di Stato, *vice-presidente;*
un presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, *vice-presidente*;
il Direttore generale del Segretariato generale;
il Direttore generale di ponti e strade;
il Direttore generale delle opere idrauliche;

il Direttore generale delle bonifiche;
il Direttore generale delle opere marittime;
il Direttore generale dei servizi speciali;
un rappresentante della R. Avvocatura erariale generale.

L'Ufficio di segreteria è così composto:

del capo dell'Ufficio contratti del Ministero dei lavori pubblici;
di un ingegnere del Genio civile;
di un ragioniere del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 3.

Per le opere pubbliche riguardanti nuove costruzioni ferroviarie faranno parte della Commissione, a tutti gli effetti:

l'ispettore generale dell'Ufficio speciale delle ferrovie, tramvie e automobili;
il capo servizio delle costruzioni ferroviarie;
un ispettore capo del Servizio Legale delle ferrovie di Stato.

Art. 4.

Saranno interpellati dalla Commissione, di volta in volta, l'ispettore superiore e l'ingegnere capo del Genio civile del compartimento e dell'ufficio da cui dipendono i singoli appalti in discussione.

La Commissione interpellerà anche, tutte le volte che sia necessario, tanto le imprese dei singoli lavori a cui si riferiscono le sue indagini, quanto i rappresentanti della classe degli appaltatori e quelli delle Società cooperative di produzione e lavoro, designati dalle rispettive associazioni generali.

Roma, addì 9 agosto 1916.

Il Ministro: I. Bonomi.

Decreto Ministeriale 8 *settembre* 1916, *relativo alla composizione della Commissione istituita con D. M. del 9 agosto per lo studio delle questioni sorte in dipendenza dello stato di guerra, per l'esecuzione di opere pubbliche.*

IL MINISTRO

Segretario di Stato pei lavori pubblici

Visto il decreto ministeriale 9 agosto 1916, n. 768, registrato alla Corte dei conti il 25 stesso mese, registro 8, foglio 3026, col quale è istituita una Commissione con l'incarico di esaminare le questioni sorte in dipendenza dello stato di guerra, per l'esecuzione di opere pubbliche, tutt'ora in corso, di competenza del Ministero dei lavori pubblici, e di proporre caso per caso tutti gli opportuni provvedimenti atti ad evitare e risolvere le controversie e ad assicurare la regolare prosecuzione dei lavori in applicazione del decreto Luogotenenziale 20 giugno 1915, n. 890;

Decreta :

Art. 1.

I presidenti delle tre sezioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici sono chiamati a far parte della Commissione istituita col succitato decreto.

Art. 2.

Le funzioni di vice-presidente della Commissione stessa, sono affidate al consigliere di Stato.

Art. 3.

Al personale dell'Ufficio di Segreteria vengono aggiunti il signor avv. Gustavo De Sanctis, magistrato, ed il segretario amministrativo cav. prof. Arturo Jemolo.

Roma, addì 8 settembre 1916.

Il Ministro: I. Bonomi.

Ordine di servizio N. 179. (M. L.).

Attivazione di un nuovo fascio di binari merci nella stazione di Reggio Calabria Centrale e dei relativi impianti di segnalamento e di sicurezza.

Dalle ore 12 del giorno 5 ottobre 1916 verrà attivato nella stazione di Reggio Calabria Centrale, sulla riva sinistra del Torrente Calopinace, un fascio di binari per arrivo e partenza dei treni merci della linea Metaponto-Reggio.

Tale fascio è allacciato alla linea di corsa per Metaponto al chilometro 471-249.

Per la protezione del nuovo fascio e per le partenze dal fascio stesso verso Metaponto, verranno attivati i seguenti segnali:

1° Un semaforo ad un'ala di 1ª categoria per comandare le partenze dal nuovo fascio verso Metaponto posto all'estremo del fascio stesso.

2° Un semaforo a candeliere a due piantane, situato verso Metaponto a m. 150 dalla punta dello scambio d'allacciamento del nuovo fascio. La piantana più bassa di detto semaforo porta un'ala di 1ª categoria che comanda l'ingresso al nuovo fascio, quella più alta un'ala di 1ª categoria ed una di avviso accoppiate, per comandare ai treni diretti verso Reggio C. Tale semaforo è preceduto, a m. 800, da altro di avviso e come quello è posto alla sinistra dei treni ai quali comanda.

Per la protezione e per le partenze verso Metaponto dalla stazione di Reggio C., verranno poi attivati i seguenti segnali:

3° Un semaforo ad un'ala di 1ª categoria posto a m. 140 dalla traversa limite estrema, ed alla sinistra dei treni ai quali comanda. Esso è preceduto dal segnale di avviso posto sulla piantana più alta del semaforo di cui al punto 2°.

4° Un semaforo ad un'ala di 1ª categoria di partenza, situato all'estremo del fascio viaggiatori, verso Metaponto, il quale

serve anche di protezione verso Reggio all'allacciamento del nuovo fascio.

I segnali di cui ai punti 3 e 4 sono manovrati, a mezzo di leve a terra, da un posto di manovra (posto *A*) situato in prossimità dello scambio estremo della stazione di Reggio C. La loro manovra è collegata, a mezzo di serrature F. S., a quella della comunicazione estrema.

Per poterli disporre a via libera occorrono i consensi elettrici dati, a mezzo di pulsatori F. S., rispettivamente dal F. V. di Reggio e dal posto di manovra (posto *B*) situato in prossimità dello scambio di allacciamento del nuovo fascio.

I segnali di cui ai punti 1 e 2 sono manovrati, pure a mezzo di leve a terra, dal suddetto posto *B*. La loro manovra è collegata, mediante serrature F. S., a quella della comunicazione d'innesto del nuovo fascio.

Di detti segnali, quelli di 1ª categoria del semaforo a candelliere, per essere disposti a via libera, richiedono il consenso elettrico dato a mezzo di pulsatore F. S., per quello sulla piantana più bassa, dal F. V. di Reggio C. e per quello sulla piantana più alta dal posto *A* sopra specificato.

Il F. V. di Reggio C. è in comunicazione telefonica coi posti *A*. e *B*.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Reggio C.*

Ordine di servizio N. 180. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia al mandato di delegato della 22ª Categoria del personale per la circoscrizione di Genova da parte dell'operaio di 2ª classe Sig. Liboa Giulio, si stabilisce in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911 che gli agenti della catego-

ria 22ª appartenenti alla circoscrizione di Genova, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della finitima circoscrizione di Milano Sig. Amighetti Luigi, operaio di 1ª classe, presso il Deposito Locomotive di Bergamo.

Distribuito agli operai dei Depositi Locomotive e delle squadre di rialzo del Compartimento di Genova.

Ordine di servizio N. 181. (M.).

Ripristino dell'ora media dell'Europa Centrale.

In conformità al disposto del decreto Luogotenenziale 10 settembre 1916 sulla posticipazione di 60 minuti dell'ora legale, che dovrà avere effetto alla mezzanotte dal 30 settembre al 1° ottobre p. v., si dovranno osservare le disposizioni seguenti:

1° alle ore 24 del 30 settembre tutti gli agenti, addetti alle stazioni, ai depositi, alla sorveglianza delle linee ed ai treni (personale di movimento e di trazione) dovranno riportare i loro orologi alle ore 23, per modo che la durata del giorno 30 settembre sarà di ore 25 anzichè di 24.

I Capi stazione verificheranno con quello della stazione — già rettificato — gli orologi dei capi-treno e li ripiomberanno, e quando non siano in grado di tornarli a piombare, ne faranno annotazione sul foglio di corsa: dovranno inoltre assicurarsi che il macchinista abbia rettificato l'ora del proprio orologio in base a quella indicatagli dal capo-treno;

2° i treni che alle ore 24 (attuale regime) del 30 settembre si trovassero in una stazione atta al loro ricovero, dovranno esservi trattenuti per attendere l'ora di partenza secondo il nuovo regime.

I treni invece che alle ore 24 (attuale regime) del 30 settembre dovessero trovarsi in corsa, dovranno fermarsi nella stazione pre-

cedente a quella nella quale giungerebbero dopo le ore 24, qualora continuassero la corsa. Tale fermata dei treni dovrà avvenire anche se non prescritta: epperciò le stazioni interessate dovranno provvedere all'arresto dei treni medesimi, che attenderanno l'ora di partenza secondo il nuovo regime;

3° nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre, dalle ore 23 del vecchio fino alle ore 1 del nuovo regime, dovrà essere applicato, dove non funziona il blocco, il consenso telegrafico sulle linee con semplice, e il giunto su quelle con doppio binario;

4° per agevolare il passaggio dal vecchio al nuovo regime, nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre dovrà possibilmente limitarsi l'effettuazione di treni straordinari, e dovranno pure, in quanto possibile, sospendersi, in tutto o in parte del percorso, i treni merci ordinari o straordinari giornalieri;

5° salvo casi di assoluta urgenza, dovrà altresì essere evitata dall'ora di applicazione del nuovo regime fino alle ore 12 del 1° ottobre la circolazione dei carrelli e dei treni materiale.

Le Divisioni dei Servizi attivi impartiranno, d'accordo, le necessarie disposizioni, assicurandosi che da parte del personale dipendente si sia compresa la riforma per applicarla regolarmente e senza incertezze, e provvederanno altresì perchè venga esercitata una speciale sorveglianza sull'andamento dei treni nella notte dal 30 settembre al 1° ottobre.

Le Divisioni Movimento daranno poi speciali istruzioni alle stazioni interessate negli incroci durante il periodo in questione; provvederanno anche per l'opportuna sorveglianza ove riterranno del caso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 44, 45, 55, 56, 57 *e* 59.

Ordine di servizio N. 182. (M. e L.).

Attivazione della deviazione della linea Sparanise-Gaeta Elena fra i Km. 38 + 341.82 e Km. 40 + 663.57.

Dal giorno 29 luglio 1916 è stata attivata sulla linea Sparanise-Gaeta Elena, fra le stazioni di SS. Cosma e Damiano Castelforte e Formia, la deviazione definitiva del binario di corsa, eseguita in relazione alla direttissima Roma-Napoli, fra i chilometri 38 + 341, 82 e 40 + 663,57 e comprendente la stazione di Minturno.

La deviazione, della lunghezza di metri 2278,53, si svolge a valle dell'attuale binario di corsa per uno sviluppo in rettifilo di metri 1710,25, e pei restanti metri 568,28 con curve di raggio variabili tra metri 400 e 1000.

Altimetricamente si inizia con una salita massima del 12,10 per mille, su metri 232, indi successivamente con tratto in orizzontale per lo sviluppo complessivo di metri 873,52 e pel restante con tratto in pendenza o contro-pendenza variabili da metri 1,80 per mille a metri 3,08 ‰.

In corrispondenza di essa esistono 5 tombini in muratura di luce da m. 0,60 a m. 0,80; 10 ponticelli in muratura di cui 6 da m. 1 e 4 da m. 1,50, oltre sei travate in ferro di luce variabile da m. 2 a m. 5 di cui 3 per sottovia.

Come si è detto, la deviazione comprende anche il piazzale della stazione di Minturno, nella quale si fa servizio su due binari di corsa provvisori, collocati lato a mare degli attuali binari sulla sede della direttissima Roma-Napoli, e ad una quota superiore di metri 1 a quella dell'attuale piazzale che dovrà essere rialzato in definitiva allo stesso livello.

I suddetti due binari provvisori misurano metri 475 tra le punte dei deviatoi estremi. Da quello costituente la prima linea, e precisamente all'estremo verso Sparanise, si stacca un binario di carico diretto della lunghezza utile di m. 135 circa, e da questo si

staccano due binari tronchi, uno che va al piano caricatore, della lunghezza utile di m. 110 circa, e l'altro per deposito di carri e per manovre, della lunghezza utile di m. 75.

La protezione della stazione di Minturno è fatta verso Gaeta col semaforo di 2ª categoria già esistente al km. 40 + 752,50, e verso Sparanise, in via provvisoria, con un disco di 2ª categoria, posto a m. 820 dall'asse del F. V., disco che in prosieguo verrà sostituito da un semaforo, anche esso di 2ª categoria, al chilometro 38 + 280,30.

Tanto i segnali come i deviatoi sono manovrati a mano, essendo stato soppresso l'attuale apparato centrale idrodinamico.

Ordine di servizio N. 183. (M. Cos. C. T. L.).

Apertura all'esercizio del tronco Tortona-Arquata Scrivia per il solo servizio locale, della nuova stazione di Arquata Scrivia, e della deviazione della linea Torino-Genova.

Col giorno 1° ottobre 1916 verrà aperto al pubblico servizio il tronco di ferrovia Tortona-Arquata Scrivia della linea direttissima Genova-Tortona e verrà contemporaneamente attivata la nuova stazione di Arquata Scrivia, cessando dallo stesso giorno il servizio nell'attuale stazione omonima.

All'esercizio del nuovo tronco Tortona-Arquata Scrivia provvederà l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Per ora l'esercizio stesso sarà limitato al solo servizio locale.

Con la stessa data la linea Torino-Genova sarà deviata passando per la nuova stazione di Arquata Scrivia.

1. *Descrizione del nuovo tronco.*

Il nuovo tronco Tortona-Arquata, a semplice binario ed a scartamento normale, si innesta nella stazione di Tortona a me-

tri 413,42 dall'asse del F. V. verso Novi ed Alessandria, e termina nella nuova stazione di Arquata Scrivia, raccordata verso Novi e verso Ronco alla linea in esercizio Torino-Genova; misura fra gli assi del F. V. delle stazioni estreme m. 24511,42, parte in rettilinei e parte in curve di raggio vario col minimo di m. 1000 e con la pendenza massima del 7 ‰ allo scoperto e del 6 ‰ nella galleria di Monterosso.

Lungo il nuovo tronco esistono varie opere d'arte, fra cui: il ponte obliquo a tre luci di m. 6 ciascuna sul torrente Ossona; il ponte obliquo a tre luci, di cui due di m. 8, e la centrale di m. 15 sul Rio Castellania; il ponte obliquo a tre luci di m. 8 ciascuna sul Rio Predasso; il ponte viadotto a 14 luci di m. 19 ciascuna sul torrente Scrivia; la galleria di Monterosso lunga m. 1770,50 fra le stazioni di Cassano Spinola e di Stazzano Serravalle; N. 7 cavalcavia dei quali 2 di luce m. 13 ed uno a 3 luci di m. 9,06; 83 opere d'arte minori, 22 case cantoniere doppie.

Lungo il tronco non vi è alcun passaggio a livello, effettuandosi gli attraversamenti di strade mediante sottovia o cavalcavia.

Il nuovo tronco comprende in servizio del pubblico la stazione estrema di Tortona, comune alla linea Alessandria-Piacenza, la fermata di Carbonara Scrivia, le stazioni di Villalvernia, Cassano Spinola, Stazzano-Serravalle e la nuova stazione di Arquata Scrivia.

2. *Descrizione delle stazioni e della fermata, e servizi cui sono abilitate*:

Tortona, i cui impianti sono stati aumentati, dal lato verso Alessandria, di due binari tronchi con marciapiede per ricevere i treni locali e di un'asta di manovra.

Segnali di protezione, posti a sinistra della linea nel senso della corsa dei treni:

Per i treni in arrivo lato Arquata:

Semaforo a candeliere con due piantane secondarie situato a m. 385 dal limite di stazionamento del bivio per Arquata, preceduto a m. 998 da un semaforo d'avviso.

La piantana sinistra del semaforo a candeliere anziaccennato ha un'ala semaforica di 1ª categoria, che comanda ai treni diretti

alle linee IV, V, VI, VII e VIII; la piantana destra ha due ordini di ali di 1ª categoria, di cui la superiore accoppiata all'ala di avviso del semaforo di partenza per Milano, per i treni da riceversi in III linea, e l'inferiore per i treni da riceversi in I linea.

Per i treni in partenza lato Arquata:

a) l'ala semaforica superiore del semaforo a due ordini di ali che unitamente a quattro dischetti bassi, situati a destra dei due binari locali tronchi ed alla I e II linea, comanda alle partenze dai quattro binari anziaccennati;

b) l'ala superiore di un semaforo a due ordini di ali, collocato all'uscita — lato Alessandria — del fascio merci, per comandare alle partenze dalle linee IV, V, VI, VII e VIII unitamente a cinque dischetti bassi, posti alla destra delle linee anziaccennate.

I semafori ed i dischetti indicati ai punti *a*) e *b*) sono stati attivati con circolare n. 35 1915 del Compartimento di Milano.

Ufficio telegrafico incluso nei circuiti 4506 e 4508 con la chiamata T. E.

Carbonara Scrivia, fermata con:

Fabbricato viaggiatori alla prog. km. 4.725.39 a sinistra nel senso da Tortona ad Arquata;

Segnali di protezione posti a sinistra della linea nel senso di corsa dei treni:

Verso Tortona, semaforo ad un'ala di 1ª categoria collocato a m. 502 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 699 da un semaforo ad un'ala di avviso;

Verso Arquata, semaforo ad un'ala di 1ª categoria posto a m. 622 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 851 da un semaforo ad un'ala d'avviso.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4506 con la chiamata C. R.

Villalvernia, stazione con:

Fabbricato viaggiatori alla prog. km. 10.305.77 a sinistra;

Binari di corsa, due allacciati fra loro con deviatoi alle due estremità della stazione;

Binari delle precedenze: uno lato Tortona pei treni dispari, della lunghezza utile di m. 600, uno lato Arquata pei treni pari della lunghezza utile di m. 606;

Scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa e di fianco; stadera a ponte della portata di tonn. 40, gru di sollevamento della portata di tonn. 6, sagoma limite di carico;

Segnali di protezione posti a sinistra della linea nel senso di corsa dei treni:

Verso Tortona, semaforo ad un'ala di 1ª categoria collocato a m. 704 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 667 da un semaforo ad un'ala di avviso;

Verso Arquata, semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 714 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 693 da un semaforo ad un'ala di avviso.

Ufficio telegrafico incluso nei circuiti 4506, 4507 e 4508 con la chiamata V. L.

I deviatoi interessanti i binari di corsa sono assicurati con fermascambi F. S. e collegati coi segnali di protezione.

Cassano Spinola, stazione con:

Fabbricato viaggiatori alla progressiva km. 15.846.89 a sinistra;

Binari di corsa: due allacciati fra loro con deviatoio alle due estremità della stazione;

Binari delle precedenze:

Uno lato Tortona pei treni dispari, della lunghezza utile di m. 602; uno lato Arquata, pei treni pari, della lunghezza utile di m. 606;

Scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore scoperto con carico di testa e di fianco; stadera a ponte da tonn. 40, gru di sollevamento da tonn. 6, sagoma limite di carico;

Segnali di protezione posti a sinistra della linea nel senso di corsa dei treni:

Verso Tortona, semaforo ad un'ala di 1ª categoria posto a m. 680 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 714 da un semaforo ad un'ala di avviso;

Verso Arquata, dischetto a due luci posto nella galleria di Monterosso collocato a m. 653 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 578 da un dischetto di avviso pure a due luci. Tale dischetto è a sua volta preceduto a m. 100 da uno sparallarmi;

Rifornitore in cemento armato della capacità di mc. 50 con due colonne idrauliche;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4507 con la chiamata C. S.

I deviatoi interessanti i binari di corsa sono assicurati con fermascambi F. S. e collegati coi segnali di protezione.

Stazzano-Serravalle, stazione con:

Fabbricato viaggiatori alla progressiva km. 20.840.37, a destra;

Binari di corsa, due allacciati fra loro con deviatoi alle due estremità della stazione;

Scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore scoperto con carico di testa e di fianco, stadera a ponte da tonn. 40, gru di sollevamento da tonn. 6, sagoma limite di carico;

Segnali di protezione posti a sinistra della linea nel senso di corsa dei treni:

Verso Tortona, semaforo ad un'ala di 1ª categoria collocato a m. 546 dall'asse del F. V., preceduto a m. 741 da un semaforo ad un'ala di avviso;

Verso Arquata, semaforo ad un'ala di 1ª categoria posto a m. 780 dall'asse del F. V. preceduto a m. 827 da un semaforo ad un'ala di avviso.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4507 con la chiamata S. T.

I deviatoi interessanti i binari di corsa sono assicurati con fermascambi F. S. e collegati coi segnali di protezione.

Arquata Scrivia, stazione con:

Fabbricato viaggiatori alla progressiva km. 24.511.42 a destra con sottopassaggi per accesso al marciapiede intermedio e due ricoveri viaggiatori sullo stesso marciapiede;

Binari di corsa: sette con lunghezza utile variabile dal minimo di m. 541 al massimo di m. 643;

Scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore scoperto con carico di testa e di fianco, stadera a ponte di tonn. 40, gru di sollevamento da tonn. 6, sagoma limite di carico;

Rimessa per una locomotiva con locali annessi;

Rifornitore di cemento armato di mc. 100 presso il F. V. con sei colonne idrauliche;

Rifornitore in cemento armato da mc. 15 presso la R. L. con una colonna idraulica;

Piattaforma girevole del diametro di m. 5.50;

Ufficio telegrafico incluso nei circuiti 4267, 4507 e 4508 con la chiamata A. Q.

Segnali di protezione:

a) *Verso Novi.*

Semaforo a candeliere con due piantane secondarie situato a m. 729 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 850 da un semaforo ad un'ala d'avviso.

La piantana sinistra (bassa) del semaforo a candeliere anzicitato ha un'ala di 1ª categoria che comanda agli ingressi sulle linea V, VI, VII; la piantana destra (alta) ha un'ala di prima categoria che comanda agli ingressi sulla III e IV linea. A detta ala è accoppiata l'ala d'avviso del segnale di partenza da dette linee verso Ronco.

b) *Verso Tortona.*

Semaforo a candeliere con due piantane secondarie, situato a m. 740 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 800 da un semaforo ad un'ala di avviso.

La piantana sinistra (bassa) del semaforo a candeliere anzicitato ha un'ala di 1ª categoria che comanda agli ingressi sulle linee VI, VII; la piantana destra (alta) ha un'ala di 1ª categoria che comanda agli ingressi sulla V linea.

c) *Verso Ronco.*

Semaforo a candeliere con due piantane secondarie, situato a m. 964 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 814 da un semaforo ad un'ala d'avviso.

La piantana destra (bassa) del semaforo a candeliere anzicitato ha un'ala di 1ª categoria che comanda agli ingressi sulle linee V, VI, VII; la piantana sinistra (alta) ha un'ala di 1ª categoria che comanda agli ingressi sulla I e II linea. A detta ala è accoppiata l'ala d'avviso dei segnali di partenza da dette linee verso Novi e Tortona.

Segnali di partenza:

a) Verso Novi.

Ala del semaforo situato alla sinistra delle linee I e II, che unitamente a due dischetti bassi situati alla destra di tali linee, comanda alle partenze dalle medesime.

Ala superiore del semaforo a due ordini d'ali situati all'uscita e a destra del fascio merci, costituito dalle linee V, VI e VII, e che comanda alle partenze dalle medesime.

b) *Verso Tortona.*

Ala inferiore del semaforo a due ordini di ali situate all'uscita e a destra del fascio merci costituito dalle linee V, VI e VII che comanda alle partenze dalle medesime.

c) *Verso Ronco.*

Semaforo ad un'ala situato alla sinistra della linea III e IV, che unitamente a due dischetti bassi situati alla destra di tali linee comanda alle partenze delle medesime.

Semaforo ad un'ala situato all'uscita e a sinistra del fascio merci costituito dalle linee V, VI e VII e che comanda alle partenze dalle medesime.

Apparati centrali.

Tutti i detti segnali e i deviatori interessanti la corsa dei treni sono manovrati e collegati fra loro a mezzo di due apparati centrali idrodinamici collocati in due cabine, una (*A*) verso Novi e Tortona, situata a m. 375 dall'asse del F. V.; l'altra (*B*) verso Ronco, situata a m. 605 dall'asse del F. V. La cabina *A* costituisce il posto di blocco n. 17-bis della linea Torino-Genova, corrispondente con quello della stazione di Serravalle. La cabina *B* costi-

tuisce il posto di blocco n. 17 della stessa linea, corrispondente con quello di Pietrabissara.

Nulla è mutato nelle facoltà di servizio delle stazioni di Tortona e di Arquata Scrivia. Le stazioni di Villalvernia, Cassano Spinola e Stazzano-Serravalle sono abilitate senza alcuna limitazione al servizio dei viaggiatori e bagagli e dei trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria; la fermata di Carbonara Scrivia è abilitata al servizio viaggiatori e bagagli, nonchè ai trasporti a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di kg. 100.

I tronchi di linea di raccordo della nuova stazione di Arquata con la linea in esercizio Torino-Genova si innestano verso Novi e verso Ronco rispettivamente alle progressive km. 121.542.76 e km. 125,752.83 da Torino, e misurano complessivamente m. 4210.07 compresa la stazione; sono a doppio binario, parte in rettilinei e parte in curve di raggio vario col minimo di m. 800 e con la pendenza massima di m. 8,694 per mille.

Lungo il tratto comprendente i raccordi e la stazione, esistono 18 opere d'arte fra cui un cavalcavia a 3 luci di m. 9.06 ciascuna ed una passerella in cemento armato a 3 luci di m. 9.39 ciascuna;

3 nuove case cantoniere doppie delle quali due comuni col tronco Tortona Arquata, e non vi è nessun passaggio a livello;

3. Giurisdizione. — Il tronco Tortona-Arquata fa parte del Compartimento di Genova ed è aggregato:

per il Servizio Movimento, al 1° riparto d'ispezione (Novi), al 1° riparto telegrafico di Genova ed al Circolo di ripartizione di Voghera (esclusa Arquata).

per il Servizio Lavori, alla Sezione di Genova Centrale (dipendente dalla Divisione Lavori di Genova) fino al km. 0,620.50, e pel rimanente tratto alla Sezione di Voghera, dipendente dalla Divisione Lavori di Milano;

per il Servizio Trazione, al 3° riparto d'ispezione (Novi);

per il Servizio Veicoli, al Riparto di Genova (dipendente dalla Divisione Veicoli di Torino) ed alla zona d'azione della Squadra di disinfezione di Genova (Allegato *D* alle norme d'applicazione del Reg. per la disinfezione dei veicoli, ecc.);

per il Servizio Sanitario, all'Ufficio sanitario di Torino;

per le forniture di magazzino, al secondo sottogruppo del gruppo 3ª della circoscrizione di cui l'ordine di servizio n. 392-1914.

4. *Treni.* — Il servizio del nuovo tronco sarà fatto con tre coppie giornaliere di treni locali viaggiatori ed una coppia di treni raccoglitori G. V. e P. V.

5. *Tariffe viaggiatori, bagagli, merci, ecc.* — Sono in tutto applicabili al nuovo tronco Tortona-Arquata Scrivia le tariffe per viaggiatori, bagagli, merci, ecc. in vigore sulle ferrovie dello Stato, comprese quelle in base alle « Concessioni speciali » ed « al Regolamento pei trasporti militari ».

Al detto tronco sono pure estese le norme e le disposizioni vigenti per i viaggi degli agenti di P. S. e postali, dei giornalisti e loro famiglie ecc. e per i viaggi occasionati dal terremoto (Ordine di servizio n. 12-1916).

Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinario, il nuovo tronco è da considerarsi linea di terza categoria col cumulo del percorso.

I biglietti di abbonamento ordinario per l'intera rete sono valevoli per viaggiare anche su detto tronco senza aumento di prezzo.

6. *Tassazione dei trasporti.* — In relazione all'articolo 1 della legge 12 luglio 1908 n. 444, pubblicata nel Bollettino Ufficiale delle ferrovie dello Stato n. 32, dell'8 agosto 1908, non è ammessa la richiesta della via Tortona-Arquata per i trasporti a G. V., a P. V. A. e P. V. O. da Arquata Scrivia per Tortona e viceversa, da Arquata Scrivia per oltre Tortona e viceversa, da Tortona per oltre Arquata Scrivia e viceversa, e da oltre e per oltre il tronco Tortona-Arquata Scrivia, nè si dovrà tener conto dell'abbreviamento di percorso determinato dall'apertura all'esercizio del nuovo tronco nella tassazione dei trasporti stessi.

7. *Distanze chilometriche, prontuari manoscritti per la tassazione dei trasporti, pubblicazioni, stampati e biglietti.* — Le distanze chilometriche riguardanti il nuovo tronco risultano dalla tabella 35-ter, di cui l'allegato *A* al presente Ordine di Servizio. Per effetto della deviazione della linea Torino-Alessandria-Genova, in corrispondenza della nuova stazione di Arquata Scrivia, le di-

stanze afferenti alla linea stessa risultano modificate come rilevasi dalla tabella 33, di cui l'allegato *B*.

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi al Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione giugno 1914), all'Elenco delle stazioni, ecc., che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 P. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1ª maggio 1915), al prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) e alla « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » vedasi l'allegato C.

Per le aggiunte e modificazioni da praticarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso presso le stazioni e gli uffici di controllo, vedansi gli allegati D ed E. Le nuove stazioni saranno fornite dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze dei prontuari manoscritti delle distanze, delle pubblicazioni, degli stampati, ecc. ad esse occorrenti.

8. *Scritturazioni e versamenti.* — Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del capo stazione, valgono le norme pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 160-1909 e successive modificazioni. Le stazioni di Villalvernia, Cassano Spinola e Stazzano Serravalle eseguiranno i loro versamenti alla Cassa di Genova ogni cinque giorni (lettera *E* dell'allegato all'Ordine di Servizio n. 184-1913) e la fermata di Carbonara Scrivia farà i propri versamenti alla detta Cassa quattro volte al mese (lettera F dell'allegato all'Ordine di Servizio anzidetto).

Le stazioni e la fermata provvederanno coi propri fondi al pagamento delle competenze al personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea provvederà la Cassa di Genova col proprio personale.

9. *Carte di libera circolazione.* — Le carte di circolazione rilasciate per l'anno corrente comprendenti il tratto Arquata-Novi-Tortona saranno tenute valide anche pel nuovo percorso Arquata-Tortona.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 183-1916.*

(33-ter) Direttissima Genova-Tortona

(**Tronco Tortona-Arquata-Scrivia**).

Tortona					
5	Carbonara Scrivia				
11	6	Villalvernia			
16	12	6	Cassano Spinola		
21	17	11	5	Stazzano Serravalle	
25 * 31 **	20	15	9	4	**Arquata Scrivia**

* Distanza computata per la nuova linea per quanto riflette i viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi.

** Distanza computata per la via di Novi Ligure da valere per la tassazione dei trasporti merci.

Allegato **C** *all'Ordine di servizio N. 183-1916.*

Modificazioni ed aggiunte da apportarsi al " Prontuario Generale delle distanze chilometriche - Volume I - edizione giugno 1914 ".

Pag. 7, alle linee del Compartimento di Genova, aggiungere: Tortona (esclusa)-Arquata Scrivia.

Pag. 11, di contro al nome della stazione di Arquata Scrivia aggiungere nella colonna 5 il numero « 33 *ter* », e nella colonna 18 sostituire il numero 30 con 40.

Pag. 18, fra Caravaggio e Cariati trascrivere:

Carbonara Scrivia	Genova-Tortona	Genova 1° Novi	Alessandria	33 ter	V	B	G (4)	—	O (4)	—	—	S. P.

Pag. 19, fra Cassano Irpino e Cassibile trascrivere:

Cassano Spinola	Genova-Tortona	Genova 1° Novi	Alessandria	33 ter	V	B	G	A	O	V	B	S. P.	—	T	F	6	40	S

Pag. 59, fra stazione per la Carnia e Sternatia trascrivere:

Stazzano Serravalle	Genova-Tortona	Genova 1° Novi	Alessandria	33 ter	V	B	G	A	O	V	B	S. P.	—	T	F	6	40	S

Pag. 61, di contro al nome della stazione di Tortona aggiungere, nella colonna 5, il numero « 33 *ter* ».

Pag. 64, fra Villalba e Villamaggiore, trascrivere:

Villalvernia	Genova-Tortona	Genova 1° Novi	Alessandria	33 ter	V	B	G	A	O	V	B	S. P.	—	T	F	6	40	S

Nella carta delle ferrovie dello Stato tracciare il nuovo tronco Tortona-Arquata Scrivia con l'indicazione dei nomi delle nuove stazioni di Carbonara Scrivia, Villalvernia, Cassano Spinola e Stazzano Serravalle, rispettivamente nel senso da Tortona a Arquata Scrivia; nell'indice grafico tracciare pure il nuovo tronco con l'indicazione del numero « 33 *ter* ».

Pag. 76, sostituire l'attuale tabella (33) Torino-Alessandria-Genova (via Novi Ligure) con quella di cui all'allegato *B;* riportare inoltre la tabella (33 *ter*) direttissima Genova-Tortona (tronco Tortona-Arquata Scrivia), di cui all'allegato A al presente Ordine di servizio.

Nell'« Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) » trascrivere:

a pag. 11, tra Caravaggio e Cariati:

Carbonara Scrivia / 3 / 1 / 2 / 3 / 3 / 3 / 2 /

a pag. 12, tra Cassano Irpino e Cassine:

Cassano Spinola / 3 / 1 / 2 / 3 / 3 / 3 / 2 /

a pag. 39, tra Stazione per la Carnia e Sternatia:

Stazzano Serravalle / 3 / 1 / 2 / 3 / 3 / 3 / 2 /

a pag. 43, tra Villafranca Piemonte e Villamaggiore:

Villalvernia / 3 / 1 / 2 / 3 / 3 / 3 / 2 /

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) » aumentare di un chilometro le distanze attualmente indicate di contro al nome della stazione di Rocchetta Tanaro.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio, parte seconda », a pagina 3 considerare il nome di Arquata Scrivia come scritto in carattere minuscolo; alle pagine 4 e 10 cancellare l'asterisco di contro ai nomi delle stazioni di Cassano Spinola, Carbonara Scrivia, Stazzano Serravalle e Villalvernia e la corrispondente nota in calce alle pagine stesse.

Allegato **D** *all'Ordine di servizio N. 183-1916*

Norme per le modificazioni ed aggiunte da apportarsi ai prontuari manoscritti valevoli per la tassazione dei trasporti di valori, feretri, merci, veicoli e bestiame.

PARTE I. — MODIFICAZIONI.

1. — Le stazioni della linea Torino-Alessandria-Genova verificheranno le distanze resultanti nei loro prontuari manoscritti e riguardanti la linea stessa servendosi della nuova tabella 33 a pag. 76 del Prontuario Generale, sostituita come sopra si è detto, e le modificheranno in conformità di quelle ivi esposte.

Inoltre:

a) la stazione di Pontedecimo aumenterà di un chilometro le distanze computate in transito di Novi Ligure e di Asti, ad eccezione di quella indicata per Brisighella alla quale apporterà invece la variante di cui al prospetto seguente;

b) le stazioni di Annone e Rocchetta Tanaro aumenteranno di un chilometro le distanze computate in transito di Sampierdarena o di Genova;

c) la stazione di Arquata Scrivia diminuirà di un chilometro le distanze stabilite in transito di Asti o di Novi Ligure, aumenterà invece di un chilometro quelle per Borzoli Trasta, Borzoli Fegino e Cornigliano Campi e tutte le altre stabilite in transito di Sampierdarena o di Genova, e modificherà l'attuale istradamento e distanza riguardante la stazione di Ostia secondo le indicazioni contenute nel prospetto seguente;

d) la stazione di Bolzaneto aumenterà di un chilometro le distanze stabilite in transito di Novi Ligure ed Asti, ad eccezione di quella indicata per Costigliole (Motta di) alla quale apporterà invece la variante di cui al prospetto seguente;

e) la stazione di Novi Ligure aumenterà di un chilometro le distanze per Borzoli Trasta, Borzoli Fegino e Cornigliano Campi;

f) la stazione di Rivarolo Ligure e quella di Rivarolo Ligure Docks aumenteranno di un chilometro le distanze stabilite in transito di Novi Ligure, ad eccezione di quella indicata per Felegara alla quale apporteranno invece la variante di cui al prospetto seguente.

2. — La stazione di Borzoli Trasta apporterà le varianti di cui al prospetto seguente, aumenterà di un chilometro quelle indicate per Novi Ligure, Arquata Scrivia, Serravalle Scrivia, Solero, Astì, Baldichieri, Tigliole, Villafranca d'Asti, Pessione, Testona e Masio, nonchè tutte le altre computate in transito di Novi Ligure ed Asti.

3. — La stazione di Borzoli Fegino apporterà le varianti di cui al prospetto seguente, aumenterà di un chilometro quelle indicate per Novi Ligure, Arquata Scrivia, Masio, Serravalle Scrivia e Solero, nonchè tutte le altre computate in transito di Novi Ligure.

4. — La stazione di Cornigliano Campi aumenterà di un chilometro le distanze indicate per Novi Ligure, Arquata Scrivia, Masio, Serravalle Scrivia, Solero e tutte le altre stabilite in transito di Novi Ligure.

5. — Tutte le altre stazioni della Rete dovranno aumentare di un chilometro le distanze per Pontedecimo, Bolzaneto, Borzoli Trasta, Borzoli Fegino, Cornigliano Campi, Borgo Fornari, Rivarolo Ligure e Rivarolo Ligure Docks, se risultano stabilite in transito di Novi Ligure, quelle per Borgo Fornari, Pontedecimo, Bolzaneto, Borzoli Trasta, se stabilite in transito di Asti, e quelle per Arquata Scrivia, Annone e Rocchetta Tanaro, se stabilite in transito di Sampierdarena o di Genova. Dovranno invece diminuire di un chilometro la distanza per Arquata Scrivia, se questa risulta stabilita in transito di Asti o di Novi Ligure.

Per le relazioni di cui al seguente prospetto valgono le indicazioni contenute nel prospetto stesso.

DA	A	Istradamento	Distanza Km.
Arquata Scrivia	Ostia	105.115.207	197
Asti	Borzoli Fegino	1.146	104
Avigliano	Bozzoli Trasta	124.103.59.135.61.76	919
Bolzaneto	Costigliole (Motta di).	146.102.43	114
Borzoli Fegino	Taranto	76.61.135.103	1053
»	Villafranca d'Asti	105	120
»	Asti	146.1	104
»	Testona, Pessione, Baldichieri Tigliole, Sessant, S. Sebastiano Po, Penango, Isola d'Asti.	146.11	Le relative distanze non subiscono alcuna variante.
Borzoli Trasta	Avigliano	76.61.135.59.103.124	919
»	Rapone Ruvo	105.115.6.73.133	893
Brisighella	Pontedecimo	72.117.76	345
Costigliole (Motta di).	Bolzaneto	43.102.146	114
Felegara	Rivarolo Ligure e Docks;	208.158.76	198
Francavilla Fontana.	Rivarolo Ligure e Docks.	161.103.135.76	1086
Ostia	Arquata Scrivia	207.115.105	197
Pontedecimo	Brisighella	76.117.72	345
Rapone Ruvo	Borzoli Trasta	133.73.6.115.105	893
Rivarolo Ligure e Doks.	Felegara	76.158.208	198
Taranto	Borzoli Fegino	103.135.61.76	1053
Testona, Pessione, Baldichieri Tigliole, Sessant S. Sebastiano Po, Penango, Isola d'Asti.	»	11.146	Le relative distanze non subiscono alcuna variante.
Villafranca d'Asti	»	105	120

PARTE II. — AGGIUNTE.

Le stazioni della rete dovranno intestare, a pag. 84 dei loro prontuari, la nuova linea e trascrivere i nomi delle relative stazioni di contro ai numeri progressivi come in appresso:

Direttissima Genova-Tortona

(tronco Tortona-Arquata Scrivia)

2 Carbonara Scrivia
3 Villalvernia
4 Cassano Spinola
5 Stazzano Serravalle.

Di contro poi al nome delle suddette stazioni dovranno riportare le relative distanze, che formeranno aggiungendo a quelle risultanti per le stazioni di Tortona e di Arquata Scrivia le altre di cui al prospetto seguente, e scegliendo quindi per ciascuna relazione quella che dal confronto risulterà minore.

L'istradamento da esporsi sarà lo stesso indicato per la stazione di Tortona o per quella di Arquata Scrivia, a seconda che l'una o l'altra avrà servito di base nella formazione delle distanze, seguìto rispettivamente dal N. 169 o dal 215 (il primo corrispondente al transito di Tortona ed il secondo al nuovo transito di Arquata Scrivia).

Dovranno inoltre inserire i nomi delle nuove stazioni nell'Indice alfabetico, esponendovi il numero della pagina e il rispettivo numero progressivo. Nell'elenco numerico delle stazioni, che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza, dovranno riportare, di contro al numero 215, il nome del nuovo transito di Arquata Scrivia.

Distanze in chilometri dalle stazioni del tronco Tortona-Arquata Scrivia alle stazioni capo-tronco di Tortona e Arquata Scrivia.

	Tortona	Arquata Scrivia
Carbonara Scrivia	5	20
Villalvernia	11	15
Cassano Spinola	16	9
Stazzano Serravalle	21	4

Allegato **E** *all'Ordine di servizio N. 183-1916.*

Norme per le modificazioni ed aggiunte da apportarsi ai prontuari manoscritti valevoli per la tassazione dei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani.

PARTE I. — MODIFICAZIONI.

1° Le stazioni della linea Torino-Alessandria-Genova verificheranno le distanze risultanti nei loro prontuari manoscritti e riguardanti la linea stessa servendosi della nuova tabella 33 — a pag. 76 del Prontuario Generale — sostituita come sopra si è detto, e le modificheranno in conformità di quelle ivi esposte.

Inoltre:

a) la stazione di Pontedecimo aumenterà di un chilometro le distanze computate in transito di Novi Ligure e di Asti, e per Brisighella e Orsara di Puglia apporterà le varianti di cui al prospetto seguente;

b) le stazioni di Annone e Rocchetta Tânaro aumenteranno di un chilometro le distanze computate in transito di Sampierdarena o di Genova, e per Benevento, Vitulano, Benevento Porta Rufina, Chianche, Altavilla Irpina, Tufo e Prata Pratola apporteranno le varianti di cui al prospetto seguente;

c) la stazione di Arquata Scrivia diminuirà di un chilometro le distanze stabilite in transito di Asti e di Novi Ligure, aumenterà di un chilometro quelle stabilite in transito di Sampierdarena o di Genova, e per Ostia, Pieve Albignola e Vigliano d'Asti apporterà le varianti di cui al prospetto seguente;

d) la stazione di Bolzaneto aumenterà di un chilometro le distanze stabilite in transito di Novi Ligure ed Asti, e per Pollenza e Costigliole (Motta di) apporterà le varianti di cui al prospetto seguente;

e) la stazione di Rivarolo Ligure aumenterà di un chilometro le distanze stabilite in transito di Novi Ligure e per Felegara, Torre dei Passeri, Avigliano e Calitri Pescopagano apporterà le varianti di cui al prospetto seguente.

2. — Tutte le altre stazioni della Rete dovranno aumentare di un chilometro le distanze per Pontedecimo, Bolzaneto, Borgo Fornari e Rivarolo Ligure — se stabilite in transito di Novi Ligure, quelle per Borgo Fornari, Pontedecimo e Bolzaneto — se stabilite in transito di Asti, e quelle per Arquata Scrivia, Annone e Rocchetta Tanaro se stabilite in transito di Sampierdarena o di Genova. Dovranno invece diminuire di un chilometro la distanza per Arquata Scrivia, se stabilita in transito di Asti o di Novi Ligure.

Per le relazioni di cui al seguente prospetto valgono le indicazioni contenute nel prospetto stesso.

DA	A	Istradamento	Distanza Km.
Altavilla Irpina	Annone	19.42.198.105.5 33.163.6.115.5	897
Annone	Benevento	5.105.198.42 5.115.6.163.33	881
»	Vitulano	5.105.198.42	873
»	Benevento P. Rufina	5.105.198.42.19 5.115.6.163.33	884
»	Chianche Ceppaloni	» »	892
»	Altavilla Irpina	» »	897
»	Tufo	» »	899
»	Prata Pratola	» »	903
Arquata Scrivia	Ostia	105.115.207	197
»	Pieve Albignola	105.47 5.168	82
»	Vigliano d'Asti	5.11 5.102	79

DA	A	Istradamento	Distanza Km.
Benevento	Annone	42.198.105.5 33.163.6.115.5	881
Benevento P. Rufina	»	19.42.198.105.5 33.163.6.115.5	884
Bolzaneto	Pollenza	115.23.121 117.72.74.3	572
Brisighella	Pontedecimo	72.117.76	345
Chianche Ceppaloni	Annone	19.42.198.105.5 33.163.6.115.5	892
Orsara di Puglia	Pontedecimo	73.6.115 42.198	852
Ostia	Arquata Scrivia	207.115.105	197
Pieve Albignola	»	47.105 168.5	82
Pollenza	Bolzaneto	121.23.115 3.74.72.117	572
Pontedecimo	Brisighella	76.117.72	345
»	Orsara di Puglia	115.6.73 198.42	852
Prata Pratola	Annone	19.42.198.105.5 33.163.6.115.5	903
Tufo	»	19.42.198.105.5 33.163.6.115.5	899
Vigliano d'Asti	Arquata Scrivia	11.5 102.5	79
Rocchetta Tanaro	Benevento	5.105.198.42 5.115.6.163.33	878
»	Vitulano	5.105.198.42	870
»	Benevento P. Rufina	5.105.198.42 5.115.6.163.33	881
»	Chianche Ceppaloni	5.105.198.42 5.115.6.163.33	889

DA	A	Istradamento	Distanza Km.
Rocchetta Tanaro	Altavilla Irpina	5.105.198.42 5.115.6.163.33	894
»	Tufo	5.105.198.42 5.115.6.163.33	896
»	Prata Pratola	5.105.198.42 5.115.6.163.33	900
Bolzaneto	Costigliole (Motta di)	146.102.43	114
Rivarolo Ligure	Felegara	76.158.208	198
»	Torre dei Passeri	117.54.108.164	676
»	Avigliano	198.135.59.103.124	920
»	Calitri Pescopagano	198.135.34.13	897
Benevento	Rocchetta Tanaro	42.198.105.5 33.163.6.115.5	878
Avigliano	Rivarolo Ligure	124.103.59.135.198	920
Altavilla Irpina	Rocchetta Tanaro	42.198.105.5 33.163.6.115.5	894
Benevento P. Rufina	»	42.198.105.5 33.163.6.115.5	881
Chianche Ceppaloni	»	42.198.105.5 33.163.6.115.5	889
Prata Pratola	»	42.198.105.5 33.163.6.115.5	900
Tufo	»	42.198.105.5 33.163.6.115.5	896
Vitulano	»	94.198.105.5	870
Costigliole (Motta di)	Bolzaneto	43.102.146	114
Calitri Pescopagano	Rivarolo Ligure	13.34.135.198	897
Felegara	»	208.158.76	198
Torre dei Passeri	»	164.108.54.117	676

Parte II. — Aggiunte.

Le stazioni della Rete dovranno intestare a pag. 84 dei loro prontuari la nuova linea e trascrivere i nomi delle relative stazioni di contro ai numeri progressivi come in appresso:

Direttissima Genova-Tortona
(Tronco Tortona-Arquata Scrivia).

2 Carbonara Scrivia
3 Villalvernia
4 Cassano Spinola
5 Stazzano Serravalle.

Di contro poi al nome delle suddette stazioni dovranno riportare le relative distanze, che formeranno aggiungendo a quelle risultanti per le stazioni di Tortona e di Arquata Scrivia le altre di cui al prospetto seguente, e scegliendo quindi per ciascuna relazione quella che dal confronto risulterà minore.

L'instradamento da esporsi sarà lo stesso indicato per la stazione di Tortona o per quella di Arquata Scrivia, a seconda che l'una o l'altra avrà servito di base nella formazione delle distanze, seguìto rispettivamente dal N. 169 o dal 215 (il primo corrispondente al transito di Tortona e il secondo al nuovo transito di Arquata Scrivia).

Dovranno inoltre inserire i nomi delle nuove stazioni nell'Indice alfabetico esponendovi il numero della pagina e il rispettivo numero progressivo.

Nell'Elenco numerico delle stazioni, che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza, dovranno riportare, di contro al numero 215, il nome del nuovo transito di Arquata Scrivia.

Distanze in chilometri dalle stazioni del tronco Tortona-Arquata Scrivia alle stazioni capo-tronco di Tortona e Arquata Scrivia.

	Tortona	Arquata Scrivia
Carbonara Scrivia	5	20
Villalvernia	11	15
Cassano Spinola	16	9
Stazzano Serravalle	21	4

Ordine di servizio N. 184. (C.).

Servizio cumulativo con le Ferrovie Nord Milano, Monza-Molteno, Suzzara-Ferrara, Orbetello-Porto S. Stefano, di Reggio Emilia, Reggio Emilia-Ciano, Società Lariana per la navigazione sul Lago di Como, Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore, Ferrovie Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo, Ferrovie Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno, Ferrovie Salentine, Sondrio-Tirano e Bari-Locorotondo.

AUMENTI DI TARIFFE.

In relazione al decreto Luogotenenziale n. 1126 del 3 settembre 1916 le ferrovie sopracitate hanno stabilito di apportare alle loro tariffe i seguenti aumenti a partire dal 1° ottobre 1916.

I. — VIAGGIATORI.

a) *Ferrovie Nord-Milano.*

Soprattasse fisse di:

L. 0.10 per la 1ª e 2ª classe
» 0.05 » » 3ª »

per ogni biglietto individuale di corsa semplice sia a tariffa intera che a tariffa ridotta.

Dette soprattasse dovranno essere raddoppiate per i biglietti di andata e ritorno e si riscuoteranno:

1) per i biglietti di corsa semplice a destinazione fissa e di andata-ritorno secondo le istruzioni che l'ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli di Firenze impartirà direttamente alle stazioni interessate;

2) per i biglietti a tariffa ridotta, in aumento alle quote indicate nell'Ordine di servizio 86-1916, seguendo — circa la loro indicazione sui biglietti — le stesse modalità stabilite dall'Ordine di servizio n. 120-1916 per le soprattasse delle ferrovie dello Stato.

b) *Ferrovia Monza-Molteno a diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.*

Soprattasse fisse di:

L. 0.10 per la 1ª e 2ª classe
» 0.05 » » 3ª »

per ogni biglietto individuale di corsa semplice a tariffa intera.

Dette soprattasse dovranno essere raddoppiate per i biglietti di andata-ritorno e si riscuoteranno secondo le istruzioni che l'ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli di Firenze impartirà alle stazioni interessate.

Le soprattasse di cui trattasi non sono applicabili ai biglietti a tariffa ridotta.

c) *Ferrovie Suzzara-Ferrara ed Orbetello-Porto S. Stefano.*

Aumento del 10 e del 15 % rispettivamente sulle quote di dette ferrovie comprese nel prezzo dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno.

Per i biglietti a destinazione fissa a tariffa intera e per quelli di andata-ritorno provvederà l'ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli di Firenze a notificare alle stazioni interessate i nuovi prezzi; per i biglietti a tariffa ridotta si indicano negli allegati n. 1 e 2 al presente ordine di servizio le nuove quote da riscuotersi. Detti allegati sostituiscono rispettivamente quelli n. 7 all'ordine di servizio 86-1916 e n. 4 (ultime due righe) dell'ordine di servizio n. 103-1916.

d) *Ferrovie di Reggio Emilia e ferrovia Reggio E.-Ciano.*

Per i trasporti viaggiatori a tarifffa ridotta sono applicabili le nuove quote indicate rispettivamente negli allegati n. 3 e 4 al presente ordine di servizio che sostituiscono quelli n. 6 all'ordine di servizio 63-1916 e n. 8 all'ordine di servizio 86-1916.

Il servizio cumulativo pei viaggiatori a tariffa ordinaria, è temporaneamente soppresso.

e) *Società Lariana per la navigazione sul Lago di Como e tramvia Borgo S. Donnino--Salsomaggiore.*

L'ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli di Firenze indicherà alle stazioni interessate i nuovi prezzi da riscuotersi pei biglietti di corsa semplice, di andata e ritorno e circolari in servizio cumulativo con la Società Lariana e per quelli di corsa semplice in servizio cumulativo con la tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore.

f) *Ferrovie Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo.*

Aumento del 15 %, con arrotondamento ai cinque centesimi superiori, sulla quota afferente al percorso di dette ferrovie, le quali sin dal 1° luglio 1916 hanno applicato i prezzi in vigore sulle ferrovie dello Stato, come da ordine di servizio n. 123-1916.

Per quanto riguarda l'aumento sui biglietti a tariffa intera di corsa semplice a serie fissa e su quelli di andata-ritorno, le stazioni interessate riceveranno istruzioni dall'ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli di Firenze, come è detto al precedente comma a). Per i biglietti a tariffa ridotta l'aumento dovrà essere computato sulla quota relativa al percorso delle ferrovie secondarie avvalendosi dell'apposita tabella *A* che verrà distribuita dall'ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Per i biglietti di abbonamento ordinari il prezzo relativo al percorso sulle ferrovie suddette, dovrà essere aumentato del 15 % pure avvalendosi della tabella anzicennata, e quando si tratta di importi superiori alle lire 50 facendo il calcolo aritmetico con arrotondamento ai cinque centesimi superiori.

Per i biglietti di abbonamento speciali delle serie VIII, XV ed J e per quelli ordinari intera rete, si dovrà riscuotere l'aumento di lire 2 e per quelli della serie VII l'aumento di lire 1 sui prezzi indicati negli allegati n. 6 e 6-A alle tariffe e condizioni pei trasporti edizione 1° luglio 1916.

Gli aumenti sopra citati sono fissi per qualsiasi classe e validità.

Riguardo alla indicazione delle quote di aumento sui biglietti, valgono anche pel presente comma f) le disposizioni del comma a).

g) *Ferrovie Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno.*

Le stazioni interessate riceveranno dall'ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli di Firenze, le necessarie istruzioni circa i nuovi prezzi da riscuotersi per i biglietti a destinazione fissa di corsa semplice e di andata-ritorno.

Per i viaggi a tariffa ridotta s'indicano nell'allegato n. 5 le quote da riscuotersi in sostituzione di quelle risultanti dall'allegato 4 all'ordine di servizio 103-1916.

Per la formazione dei prezzi dei biglietti facoltativi tanto a tariffa ordinaria quanto a tariffa ridotta per la linea Brescia-Iseo, resta fermo l'obbligo della aggiunta dei supplementi di cui l'allegato 7 all'ordine di servizio 103-1916.

Per i biglietti ad itinerario combinabile, per gli abbonamenti speciali comprendenti la linea Brescia-Iseo e per quelli ordinari intera rete, rimangono fermi, fino a nuova disposizione, i prezzi attualmente in vigore (ordine di servizio 120-1916).

h) *Ferrovie Salentine (linee Nardò Centrale - Tricase - Maglie, Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale).*

Per la modificazione dei prezzi dei biglietti di corsa semplice a serie fissa a tariffa intera e per quelli di andata e ritorno, l'ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli in Firenze, impartirà istruzioni alle stazioni interessate.

Per i viaggi a tariffa ridotta in servizio cumulativo con la linea Nardò-Tricase-Maglie, si indicano nell'allegato n. 6 le nuove quote da riscuotersi in sostituzione di quelle contenute nell'allegato 2 all'ordine di servizio 88-1916.

Per i viaggi in servizio cumulativo con la linea Lecce-Francavilla F. e diramazione Novoli-Nardò Centrale si dovranno riscuotere in aumento agli attuali prezzi, i supplementi indicati nell'allegato n. 7 al presente ordine di servizio, il quale allegato annulla e sostituisce quello n. 3 all'ordine di servizio 88-1916.

Nulla è mutato per quanto riguarda i biglietti ad itinerario combinabile e di abbonamento speciali ed ordinari interessanti quest'ultima linea.

II. — Bagagli, cani e velocipedi.

a) *Ferrovie Nord-Milano.*

Aumento del 10 % con arrotondamento ai cinque centesimi superiori sulle tasse che sono indicate:

1) per i trasporti a tariffa ordinaria, nell'allegato 2 all'ordine di servizio 86-1916.

2) per i trasporti a tariffa ridotta, nell'allegato 6 dello stesso ordine di servizio.

Le tasse minime dei trasporti tanto a tariffa ordinaria quanto a tariffa ridotta, devono essere aumentate di centesimi *dieci*.

b) *Ferrovia Monza-Molteno.*

Per i trasporti a tariffa ordinaria rimane ferma l'applicazione dei prezzi vigenti sulle ferrovie dello Stato (ordine di servizio 146-1915) e pei trasporti a tariffa ridotta si devono applicare i prezzi e le tasse minime indicati nell'ordine di servizio 123-1916.

c) *Ferrovia Suzzara-Ferrara.*

Le nuove quote da riscuotersi per la detta ferrovia risultano dal prospetto allegato n. 8 che sostituisce quello n. 3 all'ordine di servizio 86-1916.

Per i trasporti a tariffa ridotta le nuove quote sono indicate nel prospetto allegato 1 al presente ordine di servizio.

Le tasse minime per questi ultimi trasporti sono le seguenti:

L. 1.00 per le concessioni speciali A e IX

» 0.80 per i trasporti militari soggetti a tassa di bollo;

» 0.75 per i trasporti militari esenti da tassa di bollo;

Tali tasse minime sostituiscono quelle indicate nell'ordine di servizio 86-1916 (punto 2° del comma c).

d) *Ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano.*

Nell'allegato 9 sono indicate le nuove quote e le tasse minime da riscuotersi per i trasporti a tariffa ordinaria in sostituzione di quelle che attualmente risultano in calce all'allegato 1 all'ordine di servizio 103-1916.

Per i trasporti a tariffa ridotta dovranno riscuotersi le quote indicate nell'allegato 2 al presente ordine di servizio. Le tasse minime per quest'ultimi trasporti sono:

L. 0.75 per i trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
» 0.70 per i trasporti militari esenti da tassa di bollo;

e) *Ferrovie di Reggio Emilia.*

Nell'allegato 10 al presente ordine di servizio sono indicate le nuove quote e le tasse minime da riscuotersi per i trasporti a tariffa ordinaria le quali sostituiscono quelle comunicate con l'allegato 2 all'ordine di servizio 63-1916.

Per i trasporti a tariffa ridotta dovranno riscuotersi le quote di cui l'allegato 3.

Le tasse minime per quest'ultimi trasporti sono le seguenti:

L. 0.50 per le concessioni speciali A e IX;
» 0.50 per i trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
» 0.45 per la concessione speciale *B* e per i trasporti militari esenti da tassa di bollo.

f) *Ferrovia Reggio Emilia-Ciano.*

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria è soppresso e perciò l'allegato n. 4 all'ordine di servizio 86-1916 deve essere annullato.

Per i trasporti dei bagagli a tariffa ridotta valgono i prezzi dell'allegato n. 4 al presente ordine di servizio.

Le nuove tasse minime per questi trasporti sono le seguenti:

L. 1.05 per le concessioni speciali A e IX;
» 0.95 per la concessione speciale B;
» 0.75 per i trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
» 0.70 per i trasporti militari esenti da tassa di bollo.

g) *Società Lariana per la navigazione sul Lago di Como.*

L'ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli di Firenze, comunicherà alle stazioni interessate le nuove quote da riscuotersi pei trasporti a tariffa ordinaria.

Non è ammesso il servizio cumulativo pei trasporti a tariffa ridotta.

h) *Tramvia Borgo S. Donnino - Salsomaggiore.*

Nell'allegato n. 11 al presente ordine di servizio sono indicate le nuove quote da riscuotersi in sostituzione di quelle risultanti dal prospetto n. 30 dell'ordine di servizio 171-1913 il quale prospetto resta annullato.

Non è ammesso il servizio cumulativo pei trasporti a tariffa ridotta.

i) *Ferrovie Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo.*

Aumento del 15 %, con arrotondamento ai cinque centesimi superiori, sulle quote relative al percorso di dette ferrovie computate — come è detto al comma f) del punto I — in base alle tariffe vigenti sulle ferrovie dello Stato, tanto per i trasporti a tariffa ordinaria quanto per quelli a tariffa ridotta.

Le tasse minime per i trasporti a tariffa ordinaria e per quelli a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali, sono aumentate di centesimi quindici; quelle per i trasporti a tariffa militare soggetti a tassa di bollo, sono aumentate di centesimi dieci e quelle pei trasporti esenti da bollo di centesimi cinque.

l) *Ferrovia Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno.*

Pei trasporti dei bagagli, cani e velocipedi in servizio cumulativo a tariffa ordinaria con la linea Brescia-Iseo, dal 1° ottobre 1916 non si applicheranno più le tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato, ma sibbene i prezzi speciali risultanti dall'allegato n. 12 al presente ordine di servizio.

Pei trasporti a tariffa ordinaria in servizio cumulativo con la linea Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno si applicheranno i prezzi dell'allegato n. 13 che sostituisce quello n. 1 all'ordine di servizio 103-1916.

Per i bagagli a tariffa ridotta nulla è innovato per quanto riguarda la Brescia-Iseo. Per quelli in servizio cumulativo con la linea Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno, si indicano nell'allegato 5 i nuovi prezzi da riscuotersi in sostituzione di quelli dell'allegato 4 all'ordine di servizio 103-1916.

Le relative tasse minime sono modificate come appresso:

L. 1.00 per le concessioni speciali A e IX;

» 0.75 per i trasporti militari soggetti a tassa di bollo;

» 0.65 per la concessione speciale B e per i trasporti militari esenti da tassa di bollo. —

m) *Ferrovie Salentine.*

Per i trasporti a tariffa ordinaria in servizio cumulativo con la linea Nardò-Tricase-Maglie, si indicano nellallegato n. 14 le nuove quote da riscuotersi in sostituzione di quelle comunicate con l'allegato n. 1 all'ordine di servizio n. 88-1916.

Per i trasporti a tariffa ordinaria con la linea Lecce-Francavilla F. e diramazione Novoli-Nardò entrale, si riscuoteranno, in aumento ai prezzi attuali, i supplementi indicati nell'allegato n. 7.

Le quote da riscuotersi pei bagagli a tariffa ridotta, in servizio cumulativo con la Nardò-Tricase-Maglie, risultano dall'allegato numero 6.

Le nuove tasse minime per detti trasporti sono le seguenti:

L. 0.75 per i trasporti militari soggetti a tassa di bollo;

» 0.70 per i trasporti militari esenti da tassa di bolla.

Pei trasporti a tariffa ridotta in servizio cumulativo con la linea Lecce-Francavilla F. e diramazione Novoli-Nardò Centrale, continueranno a riscuotersi le quote attuali col supplemento indicato nell'allegato n. 7 al presente ordine di servizio.

III. — Trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria (*esclusi quelli di grano, granoturco, farine e semolini*).

a) *Ferrovie Nord Milano.*

Aumento del 10 per cento su tutti i prezzi, diritti fissi, tasse accessorie ecc. risultanti dal fascicolo « Tariffa per il trasporto dei bagagli, cani, numerario, feretri, merci, veicoli e bestiame (edizione 1° luglio 1916 per uso esclusivo delle stazioni delle ferrovie dello Stato) ».

b) *Ferrovia Monza-Molteno e diramazione RenateVeduggio-Romanò Fornaci.*

Aumento del 10 % sulle tasse di porto, diritti fissi, quota di correzione, soprattassa di transito e tasse accessorie.

Tale aumento è da computare in via suppletiva con arrotondamento ai cinque centesimi superiori.

In conseguenza di tutti i provvedimenti finora adottati a favore della detta ferrovia, i prezzi delle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. sono così modificati:

per i colli fino a kg. 10 . . . . . L. 0.55
per i colli da oltre 10 a 20 kg. . . . » 0.80

c) *Ferrovia Suzzara-Ferrara.*

Aumento del 10 % sulle tasse di porto, diritti fissi, quote di correzione e tasse accessorie, da computare in via suppletiva in base ad apposita tabella.

d) *Ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano.*

Aumnto del 15 % sulle tasse di porto, diritti fissi e tasse accessorie, escluse però le quote di correzione, da computare in via suppletiva in base ad apposita tabella.

e) *Ferrovie di Reggio Emilia.*

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella (allegato 15 al presente ordine di servizio) sostituisce quella costituente l'allegato n. 2 all'ordine di servizio n. 122-1916.

f) *Ferrovia Reggio Emilia-Ciano.*

Gli aumenti risultanti dalla 1ª appendice alle « Tariffe e condizioni pei trasporti (edizione per uso delle stazioni ammesse al servizio cumulativo in vigore dal 1° luglio 1916) ».

Per i trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, cesserà l'applicazione degli aumenti percentuali di cui al punto 13 dell'ordine di servizio numero 122-1916, e si computeranno invece i prezzi in vigore per le

ferrovie dello Stato, con l'aggiunta delle quote di correzione specificate nell'allegato 16 al presente ordine di servizio.

g) *Società Lariana.*

L'aumento del 10 %, di cui l'ordine di servizio n. 117-1916, viene elevato al 25 %, esclusione fatta dei trasporti di grano, granoturco, farine e semolini, per i quali resta fermo l'aumento del 10 per cento.

h) *Ferrovie Roma-Ronciglione-Viterbo e Roma-Albano-Nettuno.*

Aumento del 15 % sulle tasse di porto, diritti fissi e tasse accessorie. Siccome poi è già applicabile per il percorso sulle citate ferrovie l'aumento del 5 %, di cui il punto 40 dell'ordine di servizio numero 120-1916, così, in complesso, dovrà essere riscosso l'aumento del 20 %. Siffatto aumento è da computare in via suppletiva in base ad apposita tabella *B*.

Per i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini si dovrà continuare ad applicare soltanto l'aumento del 5 %, con arrotondamento ai 5 centesimi superiori.

i) *Ferrovia Brescia-Iseo.*

Aumento del 15 % sulle tasse di porto, diritti fissi e tasse accessorie, da computare suppletivamente in base ad apposita tabella.

l) *Ferrovia Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno.*

Aumento del 23 % sulle tasse di porto, diritti fissi, soprattassa di transito e tasse accessorie, da computare suppletivamente in base ad apposita tabella. In tale aumento è compreso l'ammontare della quota di correzione di cui al punto 26 dell'ordine di servizio n. 122-1916, la quale resta perciò soppressa.

m) *Ferrovie Nardò-Tricase-Maglie e Lecce-Francavilla Fontana, con diramazione Novoli-Nardò Centrale.*

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella (allegato 17 al presente ordine di servizio) sosti-

tuisce quella formante l'allegato 11 all'ordine di servizio numero 122-1916.

I prezzi delle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. per il percorso sulla linea Nardò-Tricase-Maglie sono così modificati:

per i colli fino a kg. 10 . . . . . L. 0.60
per i colli da oltre 10 fino a 20 kg. . » 0.85

In questi prezzi è compresa la quota di correzione.

Per i trasporti da e per le stazioni della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, effettuati in base alle dette tariffe, deve essere computata, a favore delle ferrovie salentine, la quota di correzione stabilita per la grande velocità.

n) *Ferrovia Sondrio-Tirano.*

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella (allegato 18 al presente ordine di servizio) sostituisce quella costituente l'allegato n. 5 all'ordine di servizio numero 122-1916.

o) *Ferrovia Bari-Locorotondo.*

Aumento del 10 % sulle tasse di porto, compresi i diritti fissi, ma escluse le tasse accessorie.

Gli aumenti di cui la parte III del presente ordine di servizio sono applicabili anche ai trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari. Nei riguardi della ferrovia Reggio Emilia-Ciano, vale quanto è detto al comma f).

La 1ª appendice alla tariffa della ferrovia Reggio Emilia-Ciano e le tabelle di aumenti sopra menzionate saranno distribuite dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 e 22.

Allegato N. 1.

all'Ordine di servizio N. 184-1916

PREZZI da riscuotersi per il percorso della ferrovia SUZZARA-FEERARA pel trasporto trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanza in km. dal transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	2ª classe
Bondeno	Suzzara-Ferrara	Ferrara	18	1.70	1.20	0.80
		Poggio Rusco	31	2.80	2.05	1.30
		Suzzara	65	5.75	4.05	2.70
Felonica Po	»	Ferrara	28	2.60	1.85	1.20
		Poggio Rusco	20	1.85	1.30	0.90
		Suzzara	54	4.80	3.40	2.20
Ferrara	»	Poggio Rusco	48	4.30	3.00	2.00
		Suzzara	82	7.20	5.10	3.30
Magnacavallo	»	Ferrara	42	3.80	2.70	1.75
		Poggio Rusco	7	0.75	0.60	0.40
		Suzzara	41	3.70	2.65	1.70
Pegognaga	»	Ferrara	74	6.55	4.60	3.00
		Poggio Rusco	26	2.35	1.75	1.10
		Suzzara	9	2.05	0.70	0.50
Poggio Rusco	»	Ferrara	48	4.30	3.00	2.00
		Suzzara	35	3.15	2.25	1.45
Porotto	»	Ferrara	6	0.75	0.55	0.40
		Poggio Rusco	43	3.85	2.75	1.80
		Suzzara	77	6.75	4.85	3.15
Quistello	»	Ferrara	60	5.30	3.80	2.40
		Poggio Rusco	12	1.15	0.90	0.60
		Suzzara	23	2.15	1.50	1.00

Allegato N. **1** *all'ordine di servizio N. 184-1916.*

dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
0.65	0.75	0.60	0.45	0.75	0.60	0.45	5.91654	5.76353
1.15	1.20	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	10.18952	9.92609
2.15	2.35	1.80	1.20	2.30	1.70	1.20	21.3653	20.8127
1.00	1.15	0.80	0.60	1.05	0.80	0.55	9.2034	8.9655
0.75	0.80	0.65	0.45	0.80	0.65	0.45	6.5739	6.4038
1.85	2.05	1.50	1.00	2.00	1.45	1.00	17.7496	17.2905
1.65	1.80	1.35	0.85	1.80	1.30	0.85	15.7774	15.3694
2.55	2.95	2.20	1.50	2.90	2.15	1.50	26.9531	26.2559
1.50	1.60	1.20	0.80	1.55	1.20	0.75	13.8052	13.448
0.35	0.45	0.35	0.30	0.40	0.35	0.25	2.3008	2.2413
1.45	1.55	1.20	0.80	1.55	1.15	0.75	13.4765	13.128
2.40	2.70	2.00	1.35	2.65	2.00	1.30	24.3235	23.694
0.95	1.05	0.75	0.55	1.00	0.75	0.55	8.546	8.3248
0.40	0.50	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	2.9573	2.8816
1.65	1.80	1.35	0.85	1.80	1.30	0.85	15.777	15.369
1.25	1.35	1.00	0.70	1.35	1.00	0.65	11.504	11.206
0.35	0.40	0.35	0.25	0.40	0.35	0.25	1.972	1.921
1.50	1.60	1.20	0.80	1.60	1.20	0.80	14.1339	13.767
2.45	2,80	2.10	1.45	1.75	2.05	1.35	25.308	24.655
2.05	2.20	1.65	1.15	2.15	1.60	1.10	19.721	19.211
0.50	0.55	0.50	0.35	0.55	0.45	0.35	3.945	3.842
0.80	0.90	0.70	0.50	0.90	0.70	0.50	7.5599	7.3645

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
S. Benedetto Po	Suzzara-Ferrara	Ferrara	66	5.85	4.10	2.70
		Poggio Rusco	19	1.80	1.25	0.80
		Suzzara	16	1.50	1.10	0.70
Schivenoglia	»	Ferrara	52	4.60	3.30	2.15
		Poggio Rusco	5	0.60	0.50	0.35
		Suzzara	30	2.75	2.00	1.25
Sermide	»	Ferrara	33	2.95	2.15	1.35
		Poggio Rusco	15	1.45	1.05	0.70
		Suzzara	49	4.35	3.10	2.05
Suzzara	»	Ferrara	82	7.20	5.10	3.30
		Poggio Rusco	35	3.15	2.25	1.45
Vigarano Pieve	»	Ferrara	9	2.05	0.70	0.50
		Poggio Rusco	39	3.45	2.45	1.65
		Suzzara	73	6.50	4.55	2.95

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
2ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
2.15	2.45	1.80	1.25	2.35	1.70	1.20	21.694	21.132
0.70	0.80	0.60	0.45	0.75	0.60	0.45	6.425	6.0836
0.60	0.70	0.55	0.40	0.70	0.55	0.40	5.259	5.123
1.80	2.00	1.45	1.00	1.90	1.45	0.95	17.0922	16.649
0.30	0.35	0.35	0.25	0.35	0.35	0.25	1.643	1.605
1.10	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60	9.8604	9.6058
1.20	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	10.8469	10.566
0.60	0.65	0.55	0.40	0.65	0.55	0.40	4.930	4.8029
1.75	1.85	1.35	0.90	1.65	1.20	0.80	16.106	15.689
2.60	2.95	2.20	1.50	2.90	2.15	1.50	26.953	26.256
1.25	1.35	1.00	0.70	1.35	1.00	0.65	11.504	11.206
0.40	0.50	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	2.958	2.8816
1.35	1.50	1.15	0.75	1.50	1.05	0.75	12.819	12.487
2.30	2.70	2.00	1.35	2.65	1.90	1.30	23.995	23.373

Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 184-1916.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transito	Distanze in chilometri	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
								pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilog.	
				I	II	III	III	I	II	III	I	II	III	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Orbetello città	Orbetello–Porto S. Stefano	Orbetello	5	0.60 (1)	0.45 (1)	0.30 (1)	0.25	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	1.580	1.540
Porto Santo Stefano			14	1.45	1.10	0.70 (1)	0.50	0.65	0.45	0.35	0.60	0.45	0.35	4.425	4.311

(1) Prezzo minimo per ogni biglietto individuale o collettivo L. 0.75.

Allegato N. 3

all'Ordine di servizio N. 184-1916

PREZZI da riscuotersi per il percorso delle Ferrovie di Reggio Emilia pel trasporto dei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete di Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
Bagnolo in Piano	Sassuolo-Guastalla	Carpi	19	1.85	1.30	0.85
		Reggio Emilia	8	0.80	0.55	0.40
Bosco	Sassuolo-Guastalla	Carpi	35	3.40	2.35	1.55
		Reggio Emilia	8	0.80	0.55	0.40
Casalgrande	Sassuolo-Guastalla	Carpi	43	4.15	2.90	1.90
		Reggio Emilia	17	1.65	1.15	0.75
Castellarano Veggia	Sassuolo-Guastalla	Carpi	48	4.65	3.25	2.10
		Reggio Emilia	21	2.05	1.45	0.95
Correggio	Bagnolo-Carpi	Carpi	11	1.10	0.75	0.55
		Reggio Emilia	17	1.65	1.15	0.75
Novellara	Sassuolo-Guastalla	Carpi	30	2.90	2.05	1.35
		Reggio Emilia	19	1.85	1.30	0.85
S. Bernardino	Sassuolo-Guastalla	Carpi	34	3.30	2,30	1.50
		Reggio Emilia	23	2.25	1.55	1.05
Sassuolo	Sassuulo-Guastalla	Carpi	50	4.80	3.35	2.20
		Reggio Emilia	23	2.25	1.55	1.05
Scandiano	Sassuolo-Guastalla	Carpi	40	3.85	2.70	1.75
		Reggio Emilia	13	1.25	0.90	0.60
Vezzola	Sassuolo-Guastalla	Carpi	25	2.40	1.70	1.10
		Reggio Emilia	14	1.35	0.95	0.65

Allegato N. 3 all'ordine di servizio N. 184-1916.

viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pel

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa da bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
0.65	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	5.776	5.624
0.35	0.35	0.30	0.25	0.35	0.30	0.25	2.432	2.368
1.15	1.35	1.00	0.70	1.35	0.95	0.70	10.640	10.360
0.35	0.35	0.30	0.25	0.35	0.30	0.25	2.432	2.368
1.40	1.65	1.20	0.85	1.60	1.20	0.80	13.072	12.728
0.60	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	5.168	5.032
1.55	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	14.592	14.208
0.70	0.85	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40	6.384	6.216
0.40	0.45	0.35	0.30	0.45	0.35	0.30	3.344	2.256
0.60	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	5.168	5.032
1.00	1.15	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60	9.120	8.880
0.65	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	5.776	5.624
1.10	1,30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65	10.336	10.064
0.75	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45	6.992	6.808
1.65	1.95	1.40	1.00	1.90	1.35	0.95	15.200	14.800
0.75	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45	6.992	6.808
1.30	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.75	12.160	11.840
0.45	0.50	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.952	3.848
0.85	1.00	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	7.600	7.400
0.50	0.55	0.40	0.30	0.55	0.40	0.30	4.256	4.144

PREZZI da riscuotersi per il percorso della ferrovia Reggio-Ciano d'Enza e diramazione speciali ed al regolamento pei trasporti militari:

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
Bibbiano	**Reggio-Ciano**	**Reggio Emilia**	17	**1.75**	**1.25**	**0.80**
Cavriago	»	»	10	1.—	0.75	(1) 0.55
Ciano	»	»	**26**	**2.60**	**1.90**	**1.25**
Montecchio	Barco-Montecchio	»	17	1.75	1.25	0.80
Reggio S. Stefano	Reggio-Ciano	»	3	0.45 (1)	0.40 (1)	0.30 (1)
S. Polo.	»	«	23	2.35	1.60	1.05

Prezzo minimo per ogni biglietto individuale o collettivo L. 0.70 pei viaggi in base alla concessione

Allegato N. 4 all'ordine di servizio N. 184-1916.

Barco-Montecchio, pei trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
0.70	0.70	0.60	0.45	0.70	0.55	0.45	5.168	5.034
0.50	0.50	0.45	0.35	0.50	0.45	0.35	3.04	2.961
1.—	1.05	0.75	0.60	1.—	0.75	0.60	7.904	7.699
0.70	0.70	0.60	0.45	0.70	0.55	0.45	5.168	5.034
0.30	0.30	0.30	0.25	0.30	0.30	0.25	0.912	0.889
0.85	0.90	0.70	0.55	0.85	0.70	0.55	6.992	6.811

speciale *B*; L. 0.75 per viaggi in base alle altre concessioni speciali.

Allegato N. 5 all'ordine di esercizio N. 184-1916.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	TRANSITI — Punti d'allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti Km:	Differenziale B 1ª classe	Differenziale B 3ª classe	Tariffa speciale per operai 3ª classe	Tariffa militare col bollo 1ª classe	Tariffa militare col bollo 3ª classe	Tariffa militare esente da bollo 1ª classe	Tariffa militare esente da bollo 3ª classe	Bagagli Base per tonnellata con bollo	Bagagli Base per tonnellata senza bollo
Artogne Gianico	Rovato-Iseo-Edolo	Iseo	30	2.50	1.85	1.10	1.05	0.60	1.—	0.60	8.978	8.746
		Rovato	45	3.60	2.—	1.65	1.50	0.95	1.50	0.85	13.468	13.119
Borgonato Adro	»	Passirano Paderno	7	0.65	0.35	0.30	0.30	0.15	0.30	0.15	2.095	2.041
		Rovato	10	0.85	0.45	0.40	0.40	0.20	0.40	0.20	2.993	2.915
Bornato Calino	»	Passirano Paderno	3	0.35	0.15	0.15	0.15	0.10	0.15	0.10	0.898	0.875
		Rovato	6	0.55	0.30	0.30	0.30	0.15	0.30	0.15	1.796	1.749
Breno	»	Iseo	47	3.80	2.05	1.70	1.55	0.95	1.55	0.95	14.066	13.702
		Rovato	62	5.—	2.75	2.15	2.—	1.20	2.—	1.20	18.555	18.075
Capo di Ponte	»	Iseo	57	4.60	2.50	2.—	1.90	1.10	1.90	1.10	17.059	16.618
		Rovato	72	5.75	3.10	2.50	2.40	1.40	2.35	1.40	21.548	20.991
Casino Boario	»	Iseo	34	2.80	1.55	1.25	1.20	0.65	1.10	0.65	10.175	9.912
		Rovato	49	3.95	2.15	1.85	1.65	1.—	1.55	0.95	14.665	14.285
Cazzago	»	Rovato	4	0.40	0.20	0.20	0.20	0.15	0.20	0.15	1.197	1.213
Cedegolo	»	Iseo	61	4.95	2.65	2.15	2.—	1.20	1.95	1.20	18.256	17.784
		Rovato	76	6.15	3.30	2.70	2.55	1.50	2.40	1.45	22.745	22.157
Ceto Cerveno	»	Iseo	52	4.20	2.30	1.90	1.75	1.05	1.70	1.—	15.562	15.160
		Rovato	67	5.35	2.90	2.35	2.20	1.30	2.15	1.25	20.052	19.533
Cividate	»	Iseo	43	3.50	1.90	1.55	1.45	0.85	1.45	0.85	12.869	12.536
		Rovato	58	4.70	2.55	2.10	1.95	1.10	1.90	1.10	17.358	16.909
Cogno Esino	»	Iseo	40	3.25	1.80	1.50	1.40	0.80	1.30	0.80	11.971	11.662
		Rovato	55	4.45	2.40	1.95	1.85	1.05	1.85	1.05	16.460	16.035

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	TRANSITI — Punti d'allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti Km:	Differenziale B		Tariffa speciale per operai	Tariffa militare				Bagagli	
							col bollo		esente da bollo		Base per tonnellata	
				1ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	col bollo	senza bollo
Darfo	Rovato-Iseo-Edolo	Iseo Rovato	33 48	2.65 3.85	1.45 2.10	1.25 1.75	1.10 1.65	0.65 0.95	1.10 1.55	0.65 0.95	9 876 14.365	9.621 13.994
Edolo	»	Iseo Rovato	77 92	6 20 7.40	3.35 4.—	2 60 3.05	2.55 3.05	1.50 1.75	2.50 2.95	1.45 1.70	23.044 27.534	22.448 26.822
Erbanno Angone	»	Iseo Rovato	35 50	2.85 4.—	1.55 2.15	1.30 1.85	1.20 1.65	0.65 1.—	1.20 1.65	0.65 1.—	10.475 14.964	10.204 14.577
Forno d'Allione	»	Iseo Rovato	65 80	5.25 6.45	2.85 3.50	2.30 2.65	2.15 2.65	1.25 1.55	2.10 2.60	1.25 1.50	19.453 23 942	18.950 23.323
Gratacasolo Piancamuno	»	Iseo Rovato	27 42	2.25 3.45	1.20 1 85	1.— 1.55	0.95 1.45	0.55 0.85	0.95 1.40	0.55 0.80	8.080 12 570	7.871 12.215
Iseo	»	Rovato	15	1.30	0.65	0.60	0.55	0.35	0.55	0.35	4 489	4.373
Malonno	»	Iseo Rovato	69 84	5.55 6.75	3.— 3.70	2.35 2.80	2.30 2.80	1.40 1.65	2.20 2.75	1.30 1 55	20.650 25 139	20.116 24.489
Marone	»	Iseo Rovato	13 28	1.10 2.30	0.60 1.30	0.50 1.05	0.50 1.—	0.30 0.55	0.50 0.95	0.30 0.55	3.891 8.380	3.790 8.163
Passirano Paderno	»	Bornato-Paderno	9	0.80	0.40	0.35	0.35	0.20	0.35	0.20	2.693	2.624
Pian di Borno	»	Iseo Rovato	38 53	3.10 4.30	1.65 2.35	1.40 1.90	1.30 1.75	0.80 1.05	1.25 1.70	0.75 1.—	11.373 15.862	11.078 15.452
Pisogne	»	Iseo Rovato	22 37	1.80 3.—	0.95 1.65	0.85 1.40	0.80 1.25	0.50 0.75	0.75 1.25	0.50 0.75	6.584 11.073	6.414 10.787
Provaglio Timolin	»	Passirano Paderno Rovato	9 12	0.80 1.05	0.40 0.55	0.35 0.50	0.35 0.50	0.20 0.30	0.35 0.40	0.20 0.30	2 693 3.591	2.624 3.498
Rovato Città	»	Rovato	2	0.20	0.15	0.15	0.15	0.10	0.15	0.10	0.598	0.583
Sale Marasino	»	Iseo Rovato	9 24	0.80 2.—	0.40 1.10	0.35 0.95	0.35 0.85	0.20 0.50	0.35 0.80	0.20 0.50	2.693 7.183	2.624 6.997

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	TRANSITI — Punti d'allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti Km:	Differenziale B		Tariffa speciale per operai	Tariffa militare				Bagagli	
							col bollo		esente da bollo		Base per tonnellata	
				1ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	col bollo	senza bollo
Sellero	Rovato–Iseo–Edolo	Iseo Rovato	59 74	4.75 5.95	2.60 3.25	2.10 2.55	1.95 2.40	1.20 1.45	1.95 2.40	1.10 1.40	17.657 22.147	17.201 21.574
Sonico	»	Iseo Rovato	75 90	6.— 7.20	3.25 3.95	2.55 3.—	2.50 3.—	1.45 1.75	2.40 2.85	1.45 1.70	22.446 26.935	21.865 26.239
Sulzano	»	Iseo Rovato	6 21	0.55 1.75	0.30 0.95	0.30 0.80	0.30 0.75	0.15 0.40	0.30 0.75	0.15 0.40	1.796 6.285	1.749 6.122
Toline	»	Iseo Rovato	19 34	1.60 2.80	0.85 1.55	0.75 1.25	0.65 1.20	0.40 0.65	0.65 1.10	0.40 0.65	5.686 10.175	5.539 9.912
Vello	»	Iseo Rovato	14 29	1.15 2.35	0.65 1.30	0.55 1.10	0.55 1 —	0.30 0.60	0.50 1.—	0.30 0.60	4.190 8.679	4 081 8.455

Allegato N. 6

all'Ordine di servizio N. 1841-916

PREZZI da riscuotersi per il percorso della Linea Nardò C.le-Tricase-Maglie della base alle Concessioni Speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti — Km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
Alessano Corsano	Nardò-Tricase-Maglie	Maglie	32	—	—	—
		Nardo Centr.	55	—	—	—
Andrano Castigl.	»	Maglie	20	—	—	—
		Nardò Centr.	67	—	—	—
Casarano	»	Maglie	63	—	—	—
		Nardò Centr.	24	—	—	—
Gagliano Leuca	»	Maglie	37	—	—	—
		Nardò Centr.	49	—	—	—
Galatone Città	»	Maglie	83	—	—	—
		Nardò Centr.	3	—	—	—
Matino	»	Maglie	67	—	—	—
		Nardò Centr.	20	—	—	—
Miggiano Montesano Specchia	»	Maglie	22	—	—	—
		Nardò Centr.	65	—	—	—
Morciano Barbarano Giuliano	»	Maglie	40	—	—	—
		Nardò Centr.	47	—	—	—
Muro Leccese	»	Maglie	5	—	—	—
		Nardò Centr.	82	—	—	—
Parabita	»	Maglie	69	—	—	—
		Nardò Centr.	18	—	—	—

Allegato N. 6 all'ordine di servizio N. 184-1916.

Società Anonima delle Ferrovie Salentine pel trasposto dei viaggiatori e dei bagagli in

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
—	1.30	0.95	0.70	1.30	0.95	0.70	9.915	9.660
—	2.15	1.55	1.10	2.15	1.55	1.10	17.041	16.602
—	0.85	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	6.197	6.037
—	2.60	1.90	1.35	2.55	1.90	1.30	20.759	20.225
—	2.50	1.80	1.30	2.45	1.80	1.25	19.520	19.017
—	0.95	0.80	0.50	0.95	0.70	0.50	7.436	7.245
—	1.50	1.10	0.80	1.45	1.10	0.80	11.464	11.169
—	1.95	1.45	1.—	1.90	1.35	0.95	15.182	14.791
—	3.25	2.35	1.65	3.15	2.30	1.60	25.717	25.054
—	0.20	0.20	0.15	0.20	0.20	0.15	0.930	0.906
—	2.60	1.90	1.35	2.55	1.90	1.30	20.759	20.225
—	0.85	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	6.197	6.037
—	0.90	0.70	0.50	0.90	0.65	0.50	6.816	6.641
—	2.55	1.90	1.35	2.50	1.80	1.30	20.140	19.621
—	1.65	1.20	0.85	1.55	1.20	0.85	12.394	12.074
—	1.90	1.35	0.95	1.80	1.35	0.95	14.562	14.187
—	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	1.549	1.509
—	3.30	2.35	1.60	3.15	2.30	1.60	25.407	24.753
—	2.75	1.95	1.45	2.60	1.95	1.35	21.379	20.828
—	0.80	0.55	0.45	0.80	0.55	0.45	5.577	5.433

Segue **PREZZI da riscuotersi per il percorso della Linea Nardò C.le-Tricase-Maglie della base alle Concessioni Speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.**

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti — Km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
Poggiardo	Nardò-Tricase-Maglie	Maglie	11	—	—	—
		Nardò Centr.	76	—	—	—
Presicce Acquarica	»	Maglie	48	—	—	—
		Nardò Centr.	39	—	—	—
Salve Ruggiano	»	Maglie	42	—	—	—
		Nardò Centr.	45	—	—	—
Sanarica	»	Maglie	7	—	—	—
		Nardò Centr.	80	—	—	—
Secli Neviano Aradeo	»	Maglie	78	—	—	—
		Nardò Centr.	8	—	—	—
Spongano	»	Maglie	15	—	—	—
		Nardò Centr.	71	—	—	—
Tiggiano	»	Maglie	30	—	—	—
		Nardò Centr.	56	—	—	—
Tricase	»	Maglie	27	—	—	—
		Nardò Centr.	60	—	—	—
Tuglie	»	Maglie	72	—	—	—
		Nardò Centr.	15	—	—	—
Ugento Taurisano	»	Maglie	55	—	—	—
		Nardò Centr.	32	—	—	—

Segue *Allegato N. 6 all'ordine di servizio N. 184-1916.*

Società Anonima delle Ferrovie Salentine pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
—	0.50	0.35	0.30	0.50	0.35	0.30	3.408	3.320
—	3.—	3.15	1.55	2.90	2.10	1.50	23.548	22.941
—	1.90	1.45	0.95	1.90	1.35	0.95	14.872	14.489
—	1.55	1.20	0.85	1.55	1.10	0.85	12.084	11.773
—	1.65	1.25	0.90	1.60	1.25	0.85	13.013	12.678
—	1.80	1.30	0.95	1.80	1.30	0.90	13.943	13.584
—	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	2.169	2.113
—	3.15	2.30	1.60	3.10	2.20	1.55	24.787	24.149
—	3.10	2.20	1.55	3.—	2.15	1.55	24.168	23.545
—	0.35	0.30	0.25	0.35	0.30	0.25	2.479	2.415
—	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	4.648	4.528
—	2.85	2.—	1.45	2.75	1.95	1.45	21.999	21.432
—	1.25	0.90	0.65	1.20	0.90	0.65	9.295	9.056
—	2.20	1.60	1.20	2.15	1.55	1.10	17.351	16.904
—	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	8.366	8.150
—	2.35	1.80	1.25	2.30	1.65	1.20	18.590	18.112
—	2.85	2.10	1.45	2.75	2.—	1.45	22.309	21.734
—	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	4.648	4.528
—	2.15	1.55	1.10	2.15	1.55	1.10	17.041	16.602
—	1.30	0.95	0.70	1.30	0.95	0.70	9.915	9.660

Allegato N. 7 all'ordine di servizio N. 184-1916.

Società Anonima delle Ferrovie Salentine

Linea LECCE-FRANCAVILLA con diramazione NOVOLI-NARDÒ Centrale

Supplementi, in centesimi di lira, da riscuotersi per i biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo da rilasciarsi per stazioni della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò e per la registrazione dei bagagli.

STAZIONI	TRANSITI	Distanze dai transiti	Biglietti in base alle tariffe									Tariffa differenziale ridotta dal 50 al 75 %	Bagagli per ogni 10 kg.
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			Militare soggetta e non soggetta a tassa di bollo				
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe		(1)
Avetrana	Francavilla	23	0.60	0.40	0.30	0.40	0.30	0.20	0.20	0.10	0.10	0.20	0.04
	Lecce	40	1.—	0.70	0.40	0.70	0.50	0.30	0.30	0.20	0.10	0.30	0.04
	Nardò Centrale	54	1.30	0.90	0.60	1.—	0.60	0.40	0.40	0.30	0.20	0.40	0.06
Campi Salentino	Francavilla	48	1.20	0.80	0.50	0.40	0.60	0.40	0.40	0.20	0.20	0.30	0.06
	Lecce	15	0.40	0.30	0.20	0.30	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.02
	Nardò Centrale	29	0.70	0.50	0.30	0.50	0.40	0.20	0.20	0.10	0.10	0.20	0.04
Carmiano Magliano	Francavilla	55	1.30	0.90	0.60	1.—	0.70	0.40	0.40	0.30	0.20	0.40	0.06
	Lecce	15	0.40	0.30	0.20	0.30	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.02
	Nardò Centrale	22	0.60	0.40	0.30	0.40	0.30	0.20	0.20	0.10	0.10	0.10	0.04
Copertino	Francavilla	64	1.50	1.10	0.70	1.10	0.80	0.50	0.50	0.30	0.20	0.40	0.08
	Lecce	24	0.60	0.40	0.30	0.40	0.30	0.20	0.20	0.10	0.10	0.20	0.04
	Nardò Centrale	13	0.30	0.20	0.10	0.20	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.02

(1) Supplemento minimo centesimi cinque con arrotondamento di 5 in 5 centesimi per le quote superiori.

STAZIONI	TRANSITI	Distanze dai transiti	Biglietti in base alle tariffe									Tariffa differenziale ridotta dal 50 al 75 %	Bagagli per ogni 10 kg.
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			Militare soggetta e non soggetta a tassa di bollo				
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe		(1)
Erchie Torre S. Susanna	Francavilla	24	0.60	0.40	0.30	0.40	0.30	0.20	0.20	0.10	0.10	0.20	0.04
	Lecce	38	0.90	0.60	0.40	0.70	0.50	0.30	0.30	0.20	0.10	0.20	0.04
	Nardò Centrale	53	1.30	0.90	0.60	0.90	0.60	0.40	0.40	0.30	0.20	0.30	0.06
Guagnano	Francavilla	42	1.00	0.70	0.50	0.30	0.50	0.30	0.30	0.20	0.10	0.30	0.04
	Lecce	21	0.50	0.40	0.20	0.40	0.30	0.20	0.20	0.10	0.10	0.10	0.04
	Nardò Centrale	35	0.80	0.60	0.40	0.60	0.40	0.30	0.30	0.20	0.10	0.20	0.04
Manduria	Francavilla	15	0.40	0.30	0.20	0.30	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.02
	Lecce	47	1.10	0.80	0.50	0.80	0.60	0.40	0.40	0.30	0.20	0.30	0.06
	Nardò Centrale	62	1.50	1.00	0.70	1.10	0.80	0.50	0.50	0.30	0.20	0.40	0.08
Monteroni di Lecce Leverano	Francavilla	59	1.40	1.00	0.60	1.00	0.70	0.50	0.40	0.30	0.20	0.40	0.06
	Lecce	19	0.50	0.30	0.20	0.30	0.20	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10	0.02
	Nardò Centrale	18	0.40	0.30	0.20	0.30	0.20	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10	0.02
Nardò Città	Francavilla	74	1.80	1.20	0.80	1.30	0.90	0.60	0.50	0.40	0.30	0.40	0.08
	Lecce	34	0.80	0.60	0.40	0.60	0.40	0.30	0.30	0.20	0.10	0.20	0.04
	Nardò Centrale	3	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.02
Novoli	Francavilla	51	1.20	0.90	0.60	0.90	0.60	0.40	0.40	0.30	0.20	0.30	0.06
	Lecce	11	0.30	0.20	0.10	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.02
	Nardò Centrale	26	0.60	0.40	0.30	0.50	0.30	0.20	0.20	0.10	0.10	0.20	0.04

(1) Supplemento minimo centesimi cinque con arrotondamento di 5 in 5 centesimi per le quote superiori.

STAZIONI	TRANSITI	Distanze dai transiti	Biglietti in base alle tariffe									Tariffa differenziale ridotta dal 50 al 75 %	Bagagli per ogni 10 kg, (1)
			generale e differenziale *A*			differenziale *B* e *C*			Militare soggetta e non soggetta a tassa di bollo				
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe		
S. Pancrazio Salentino	Francavilla	32	0.80	0.60	0.40	0.60	0.40	0.30	0.20	0.20	0.10	0.20	0.04
	Lecce	30	0.70	0.50	0.30	0.50	0.40	0.30	0.20	0.10	0.10	0.20	0.04
	Nardò Centrale	45	1.10	0.80	0.50	0.80	0.60	0.40	0.30	0.20	0.10	0.30	0.06
Salice Veglie	Francavilla	44	1.10	0.80	0.50	0.80	0.50	0.30	0.30	0.20	0.10	0.30	0.06
	Lecce	19	0.50	0.30	0.20	0.30	0.30	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10	0.02
	Nardò Centrale	33	0.80	0.60	0.40	0.60	0.40	0.30	0.20	0.20	0.10	0.20	0.04
Sava	Francavilla	11	0.30	0.20	0.10	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.02
	Lecce	52	1.20	0.90	0.60	0.90	0.60	0.40	0.40	0.30	0.20	0.30	0.06
	Nardò Centrale	67	1.60	1.10	0.70	1.20	0.80	0.50	0.50	0.30	0.20	0.40	0.08
Lecce	Francavilla	62	1.50	1.00	0.70	1.10	0.80	0.50	0.50	0.30	0.20	0.40	0.08
	Nardò Centrale	37	0.90	0.60	0.40	0.70	0.50	0.30	0.30	0.20	0.10	0.20	0.04
Nardò Centrale	Francavilla	77	1.90	1.30	0.90	1.40	0.90	0.60	0.60	0.40	0.30	0.50	0.08

(1) Supplemento minimo centesimi cinque con arrotondamento di 5 in 5 centesimi per le quote superiori.

Allegato N. 8 all'ordine di servizio N. 184-1916

Ferrovie Suzzara-Ferrara.

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Ferrara alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Bondeno	18	0.55	0.55	0.55	0,55	0.60	0.75	0.85	0 95	1.05	1.20	11.196	0.55	0.55
Felonica Po	28	0.55	9.55	0.55	0.75	0.90	1.05	1.25	1.45	1.60	1.80	17.307	0.90	0.55
Magnacavallo	42	0.55	0.55	0.85	1.05	1.35	1.60	1.90	2.10	2.40	2.65	26.126	1.75	0.85
Poggio Rusco	48	0.55	0 60	0.95	1.25	1.55	1.85	2.10	2.45	2.70	3.05	29.858	1.55	1.00
Sermide	33	0.55	0.55	0.70	0.85	1.05	1.30	1.40	1.65	1.90	2.10	20.527	1.10	0.75
Dal transito Suzzarra alle seguenti stazioni o viceversa.														
Bondeno	65	0.55	0.85	1.25	1.65	2 05	2.50	2.90	3.25	3.70	4.10	40.432	2.05	1.25
Felonica Po	54	0.55	0.75	1.05	1.40	1.75	2.05	2.40	3.15	3.35	3.40	33.590	1.75	1.05
Magnacavallo	41	0.55	0.55	0.80	1.05	1.35	1.55	1.85	2.35	2.60	2.60	25.504	1.85	0.85
Pegognaga	9	0.55	0,55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.60	0.60	5.597	0.55	0 55
Poggio Rusco	35	0.55	0.55	0.70	0.90	1.10	1.35	1.55	1.80	2.00	2.20	21.771	1.15	0.75
Quistello	23	0.55	0.55	0.55	0.60	0.75	0.90	1.05	1.15	1.35	1.45	14.806	0.80	0.55
S. Benedetto Po . . .	16	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.60	0.75	0.85	0.95	1.00	9.952	0.55	0.55
Schivenoglia	30	0.55	0.55	0.60	0.80	0.95	1.15	1.35	1.55	1.75	1.90	18.661	1.00	0.70
Sermide	49	0.55	0.60	0.95	1.30	1.55	1.90	2.15	2.50	2.75	3.10	30 479	1.55	1.00

(1) **Tassa minima: — Bagagli:** per spedizione L. 0.55; **Cani:** per spedizione L. 0.55; **Velocipedi:** per macchina L. 0.55.

Allegato N. 9 all'ordine di servizio N. 184-1916

Ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa,

Dal transito di Orbetello alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Orbetello Città . . .	5	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	3.065	0.25	1.00
Porto S. Stefano . . .	14	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	8.606	0.50	1.00

(1) **Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 1.00; Cani: per spedizione L. 1.00; Velocipedi: per macchina L. 1.00.**

Allegato N. **10** *all'ordine di servizio N. 184-1916.*

Ferrovie di Reggio Emilia.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistevano in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Carpi alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 chilogrammi Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi	
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			ad un solo posto sciolti o semplicemente imballati	ad un solo posto in casse o gabbie ed a più posti
Bagnolo in Piano . . .	19	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.85	0.95	1.05	1.20	11.552	0 60	0.50	0.55
Castellarano Veggia . .	48	0.50	0.60	0.90	1.20	1.50	1.80	2.05	2.35	2.65	2.95	29.184	1.50	0.90	1.85
Correggio	11	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.70	6.688	0.50	0.50	0.50
Novellara	30	0.50	0.50	0.55	0.75	0.95	1.10	1.30	1.50	1.65	1.85	18.240	0.95	0.55	0.85
Sassuolo.	50	0.50	0.65	0.95	1.25	1.55	1.85	2.15	2.45	2,75	3.05	30.400	1.55	0.95	1.40
Scandiano	40	0.50	0.50	0.75	1.00	1.25	1.50	1.75	1.95	2.20	2.45	24.320	1.25	0.75	1.10
Transito di Reggio Em. alle seguenti stazioni o viceversa															
Bagnolo in Piano . . .	8	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	4.864	0.50	0.50	0.50
Castellarano Veggia . .	21	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.80	0.90	1.05	1.15	1.30	12.768	0.65	0.50	0.60
Correggio	17	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.75	0.85	0.95	1.05	10.336	0.55	0.50	0.50
Novellara	19	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.85	0.95	1.05	1.20	11.552	0.60	0.50	0.55
Sassuolo.	23	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.85	1.00	1.15	1.30	1.40	13.984	0.70	0.50	0.65
Scandiano	13	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.65	0.75	0.80	7.904	0.50	0.50	0.50

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.50; Cani: per spedizione L. 0.50; Velocipedi: per macchina L. 0.50.

Allegato N. 11 all'ordine di servizio N. 184-1916

Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è ammesso da e per tutte le stazioni della rete dello Stato.

Dal transito di Borgo S. Donnino alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Salsomaggiore	10	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.85	1.00	1.15	1.25	1.40	13.80	0.45	0.45

(1) **Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.80; Cani: per spedizione L. 0.45; Velocipedi: per macchina L. 0.45.**

Allegato N. **12** *all'ordine di servizio N. 184-1916.*

Ferrovia Brescia-Iseo.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è ammesso da e per tutte le stazioni della rete dello Stato.

Dal transito di Brescia alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi	
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			sciolti Prezzo per macchina	incassati Prezzo per macchina
Borgo S. Giovanni . .	3	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.882	0.10	1.00	1.00
Mandolossa	7	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	4.392	0.25	1.00	1.00
Castegnato	9	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	5.647	0.30	1.00	1.00
Paderno	13	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	8.157	0.40	1.00	1.00
Passirano Sup . . .	15	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	9.412	0.50	1.00	1.00
Passirano Paderno . .	15	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	9.412	0.50	1.00	1.00
Monterotondo . . .	17	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1 00	1.00	1.00	1.00	1.10	10.667	0.55	1.00	1.00
Borgonato	19	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.10	1.20	11.922	0.60	1.00	1.00
Provaglio.	21	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.10	1.20	1.35	13.177	0.65	1.00	1.00
Iseo	24	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.10	1 25	1.40	1.55	15.060	0.75	1.00	1.00

(1) **Tassa minima :** — Bagagli per spedizione L. 1.00; Cani: per spedizione L. 1.00; Velocipedi: per macchina L. 1.00

Allegato N. 13 all'ordine di servizio N. 184-1916.

Ferrovia Rovato-Iseo-Edolo.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Rovato Borgo alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi	
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			sciolti Prezzo per macchina	incassati Prezzo per macchina
Bornato Calino	6	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	3.647	0.20	1.00	1.00
Iseo	15	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	9.118	0.50	1.00	1.00
Pisogne	37	1.00	1.00	1.00	1.00	1.15	1.35	1.60	1.80	2.05	2.25	22.490	1.15	1.00	1.05
Darfo	48	1.00	1.00	1.00	1.20	1.50	1.80	2.05	2.35	2.65	2.95	29.176	1.50	1.00	1.35
Cividate	58	1.00	1.00	1.00	1.45	1.80	2.15	2.50	2.85	3.20	3.55	35.255	1.80	1.10	1.60
Breno	62	1.00	1.00	1.15	1.55	1.90	2.30	2.65	3.05	3.40	3.80	37.686	1.90	1.15	1.70
Cedegolo	76	1.00	1.00	1.40	1.85	2.35	2.80	3.25	3.70	4.20	4.65	46.196	2.35	1.40	1.90
Edolo	92	1.00	1.15	1.70	2.25	2.80	3.40	3.95	4.50	5.05	5.60	55.921	2.80	1.70	2.55

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 1.00; Cani: per spedizione L. 1.00; Velocipedi: per macchina L. 1.00.

Allegato N. **14** *all'ordine di servizio N.* 184–*1916*

Ferrovie Salentine linea Nardò-Tricase-Maglie.

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Maglie alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per quintale (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Muro Leccese	5	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	3.098	0.20	0.75
Sanarica . . . . , . .	7	0,75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	4.338	0.25	0.75
Poggiardo	11	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0 75	0.75	6.817	0.35	0.75
Spongano	15	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	9.295	0.50	0.75
Andrano Castiglione . .	20	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.15	1.25	12.394	0.65	0.75
Miggiano M. Specchia .	22	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	1.—	1.10	1.25	1 40	13.633	0.70	0.75
Tricase	27	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	1.05	1.20	1.35	1.55	1.70	16.732	0.85	0.75
Tiggiano.	30	0.75	0 75	0.75	0.75	0.95	1.15	1.35	1.50	1.70	1.90	18.591	0.95	0.75
Alessano Corsano. . .	32	0.75	0.75	0.75	0.80	1.—	1.20	1.40	1.60	1.80	2.—	19.830	1.—	0.75
Gagliano Leuca . . .	37	0.75	0.75	0.75	0.95	1.15	1.40	1.65	1.85	2.10	2.30	22.929	1.15	0.75
Morciano B. Giuliano .	40	0.75	0.75	0.75	1.—	1.25	1.50	1.75	2.—	2.25	2.50	24.788	1.25	0.75
Salve Ruggiano . . .	42	0.75	0.75	0.80	1.05	1.35	1.60	1.85	2.10	2.35	2.65	26.027	1.35	0.80
Dal transito di Nardò Centrale, alle seguenti stazioni o viceversa:														
Galatone Città. . . .	3	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	1.859	0.10	0.75
Seclì Neviano Aradeo. .	8	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	4.958	0.25	0.75
Tuglie	15	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0 75	0.75	0.85	0.95	9.295	0.50	0.75
Parabita.	18	0.75	0.75	0.75	0.75	0 75	0.75	0.80	0.90	1 05	1.15	11.155	0.60	0.75
Matino	20	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0 90	1.—	1.15	1.25	12.394	0.65	0.75
Casarano	24	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.50	14.873	0.75	0.75
Ugento Taurisano. . .	32	0.75	0.75	0.75	0.80	1.—	1.20	1.40	1.60	1.80	2.—	19.830	1.—	0.75
Presicce Acquarica . .	39	0.75	0.75	0.75	1.—	1.25	1.50	1.70	1.95	2.20	2.45	24.168	1.25	0.75

(1) Tassa minima: Bagagli: per spedizione L. 0.75; Cani: per spedizione L. 0.75; Velocipedi: per macchina L. 0.75 bicicli e velocimani sciolti od anche semplicemente imballati).

Allegato N. **15** *all'ordine di servizio N. 184-1916*

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie di Reggio Emilia in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

GESTIONE	TRASPORTI ORDINARI		Quota di correzione	Minimo per spedizione
Grande velocità	Prezzo minimo per vagone da 10 tonnellate (art. 56): per vagone chilometro	L.	0.335	1.50
»	Numerario, oggetti preziosi e merci assicurate: per ogni migliaio di lire	»	0.30	0.50
»	Veicoli (art. 72): per veicolo	»	2.00	2.00
»	Feretri e ceneri mortuarie: per collo. . . .	»	2.00	2.00
»	Tariffa generale e tariffe speciali 2, 4 e 8: per tonnellata	»	3.00	0.30
»	Tariffe speciali 3, 5, 6 e 7: per tonnellata .	»	2.00	0.30
»	Cavalli in vagoni scuderia: per cavallo . .	»	1.00	2.00
Piccola velocità accelerata	Bestiame tassato a capo: per spedizione .	L.	—	3.50
»	» « a carro completo da 10 tonnellate: per spedizione .	»	—	4.00
»	« » a carro completo da 12 tonnellate: per spedizione .	»	—	5.00
»	« » a carro completo oltre 12 tonnellate: per spedizione	»	—	6.00
»	Derrate e vini, per tonnellata.	»	1.50	7.50
Piccola velocità ordinaria	Prezzo minimo per carro da tonnellate 10 (art. 67): per carro chilometro	L.	0.10	2.00
»	Fusti e recipienti vuoti, nuovi ed usati: per tonnellata	»	2.15	0.40
»	Altre merci delle prime 5 classi: per tonnellata.	»	1.25	0.20
»	Frumento, frumentone e loro farine, semolini: per tonnellata	»	0.30	0.15
»	Altre merci delle ultime 3 classi: per tonnellata	»	0.70	0.20
»	Bozzoli morti (speciale 76): per tonnellata.	»	1.25	0.25
»	Veicoli (art. 72): per veicolo.	»	1.50	1.50

GESTIONE	TRASPORTI A RIDUZIONE	Quota di correzione	Minimo per spedizione
	a) **Militari.**		
Grande velocità	Pane: per tonnellata . . . . L.	1.00	0.20
»	Altri merci: per tonnellata . . . . »	1.70	0.20
»	Veicoli: per veicolo . . . . »	1.00	1.00
»	Bestiame a capo: per spedizione . . . . . »	—	1.00
»	Bestiame a carro completo di qualsiasi portata: per carro . . . . »	—	2.50
Piccola velocità	Merci in genere: per tonnellata. . . . . . »	0.50	0.15
«	Veicoli: per veicolo . . . . »	0.80	0.80
	b) **Concessioni speciali.**		
	Si applicano le quote dei trasporti ordinari.		

AVVERTENZE. — Le tasse di correzione si computano a parte, con arrotondamento di 5 in 5 centesimi.

Ai trasporti da tassare coi prezzi minimi per vagone stabiliti dagli art. 56 e 67 delle tariffe, oltre alle quote di correzione sopra indicate, si applicano anche quelle sul peso reale della merce; se è stato, poi, chiesto un vagone di portata superiore alle 10 tonnellate si aumenta il totale delle due quote di un decimo per ogni tonnellata di maggior portata.

Allegato N. **16** *all'ordine di servizio N. 184-1916.*

Quote di correzione da applicare in aumento ai prezzi dei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Reggio Emilia-Ciano effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

	Quote di correzione — Lire	Minimo per spedizione — Lire
Grande velocità:		
Pane — per tonnellata	1.30	0.30
Altre merci — per tonnellata	2.—	0.30
Veicoli — per veicolo	3.—	—
Piccola velocità:		
Merci in genere — per tonnellata	1.20	0.30
Veicoli — per veicolo	2.20	—
Bestiame:		
Per capo	0.90	—

Allegato N. 17 all'ordine di servizio N. 184-1916.

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con le linee Nardò-Tricase-Maglie e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Grande velocità:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	L.	3.—
Minimo per spedizione	»	0.40

Piccola velocità accelerata:

Merci: per tonn. divisibile di 10 in 10 Kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione	L.	1.50
Minimo per vagone	»	5.—
Bestiame: per ogni capo	»	0.70
Minimo per spedizione	»	5.—

Piccola velocità ordinaria:

Merci a collettame: per tonn. divisibile di 10 in 10 Kg.	L.	1.—
Minimo per spedizione	»	0.40
Merci a carro completo: per tonnellata	»	0.80
Minimo per vagone	»	5.—

Allegato N. **18** *all'ordine di servizio N. 184-1916.*

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Sondrio-Tirano in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

(*Le tasse sottoindicate si computano a parte con arrotondamento di 5 in 5 centesimi*).

GESTIONE	TARIFFA ORDINARIA, CONCESSIONI SPECIALI E TRASPORTI MILITARI		Quote di correzione	Minimo per spedizione
Grande velocità	Prezzo minimo per vagone da 10 tonnellate (art. 56 e parag. 11 R. T. M.): per vagone e chilometro (1)	L.	0.35	1.50
»	Numerario, oggetti preziosi e merci assicurate: per ogni mille lire	»	0.30	0.50
»	Veicoli (art. 72 e tariffa militare): per veicolo	»	3.00	3.00
»	Feretri e ceneri mortuarie: per collo	»	5.00	5.00
»	Tariffa generale e tariffe speciali 1. 2, 4, 8 ed esplosivi: per tonnellata	»	3.40	0.30
»	Tariffe speciali, 3, 5, 6, 7 e 11: per tonnellata	»	2.30	0.30
»	Bestiame: per capo	»	1.00	2.00
»	Treni speciali: per treno	»	29.40	29.40
Piccola velocità accelerata	Bestiame tassato a capo: per spedizione	L.	—	3.50
»	Bestiame tassato a carro completo da 10: per spedizione	»	—	4.00
»	Bestiame tassato a carro completo da 12: per spedizione	»	—	5.00
»	Bestiame tassato a carro completo oltre 12: per spedizione	»	—	6.00
»	Derrate e vini: per tonnellata	»	1.80	9.00
Piccola velocità ordinaria	Prezzo minimo per carro da 10 tonnellate (art. 67 e parag. 11 R. T. M.): per vagone e chilometro (1)	L.	0.10	2.00

(1) Ai trasporti da tassare con i prezzi minimi per vagone di cui agli art. 56 e 67 delle tariffe e paragrafo 11 del regolamento trasporti militari, oltre alle sopratasse suindicate, si applicano anche quelle sul peso reale della merce alla rispettiva categoria o classe, e, se risulta chiesto un vagone di portata superiore alle 10 tonnellate, si aumenta il totale generale delle due sopratasse di un decimo per ogni tonnellata di maggiore portata.

GESTIONE	TARIFFA ORDINARIA, CONCESSIONI SPECIALI E TRASPORTI MILITARI		Quote di correzione	Minimo per spedizione
Piccola velocità ordinaria	Merci delle prime cinque classi ed esplosivi tariffa generale e speciale 75: per tonnellata	L.	1.50	0.20
»	Frumento, granoturco, loro farine e semolini: per tonnellata	»	0.30	0.15
»	Altre merci delle ultime tre classi tariffa generale e speciale 75: per tonnellata . . .	»	0.70	0.20
»	Bozzoli morti (speciale 76): per tonnellata.	»	1.25	0.25
»	Veicoli (art. 72 e tariffa militare): per veicolo	»	2.00	2.00
»	Treni speciali: per treno	»	26.55	26.55

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Ghizzi** Cesare - Manovale avventizio - Stazione Desenzano Lago - Soldato di fanteria - morto il 12 aprile 1916.

(113701) - **Redaelli** Giovanni - Disegnatore - Divisione Lavori Milano - Soldato di fanteria - morto il 18 giugno 1916.

- **Malaguti** Primo - Manovale avventizio - Deposito locomotive - Castellammare Adriatico - Soldato di fanteria - morto il 27 giugno 1916.

(151976) - **Fantoni** Pietro - Applicato - Divisione Lavori Torino - Sottotenente di fanteria - morto il 14 agosto 1916.

(154946) - **Quattrucci** Giovanni - Applicato - Divisione Movimento Roma - Soldato del genio - morto il 26 agosto 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(108942) - **Cappugi** Luigi - Manovale - Controllo merci cumulativo - Firenze - Soldato di fanteria - morto il 17 agosto 1916.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

(162168) - **Lombardo** Matteo - Fuochista - Deposito locomotive - Messina - Soldato del genio - morto il 18 agosto 1916.

(33) Torino - Alessandria - Genova

(Via Novi Ligure)

Torino - Porta Nuova.																																						
Torino - Smistamento.	4																																					
Moncalieri.	8	5																																				
Testona.	11	8	3																																			
Trofarello.	13	10	6	3																																		
Cambiano Santena.	17	14	9	6	4																																	
Pessione.	22	19	14	11	9	6																																
Villanova d'Asti.	31	28	23	20	18	14	9																															
Villafranca d'Asti.	41	38	33	30	28	25	19	11																														
Baldichieri Tigliole.	45	42	37	35	32	29	24	15	5																													
S. Damiano d'Asti.	49	46	41	38	36	33	27	19	8	4																												
Asti.	56	53	48	45	43	40	34	26	16	11	8																											
Annone.	66	63	58	55	53	49	44	36	25	21	17	10																										
Rocchetta Tanaro.	69	66	61	58	56	52	47	39	28	24	20	13	4																									
Cerro.	69	66	61	59	56	53	48	39	29	25	21	14	4	1																								
Masio.	73	70	65	62	60	57	51	43	32	28	25	17	8	5	4																							
Felizzano.	76	73	68	65	63	60	54	46	35	31	27	20	11	8	7	3																						
Solero.	82	79	74	71	69	66	61	52	42	37	34	27	17	14	13	10	7																					
Alessandria.	91	87	83	80	78	74	69	60	50	46	42	35	25	22	22	18	15	9																				
Frugarolo.	100	97	92	89	87	84	78	70	59	55	51	44	35	32	31	27	25	18	10																			
Novi Ligure.	112	109	104	101	99	96	90	82	71	67	64	56	47	44	43	39	37	30	22	13																		
Serravalle Scrivia.	119	116	111	108	106	103	97	89	79	74	71	64	54	51	50	47	44	37	29	20	8																	
Arquata Scrivia.	124	121	116	113	111	107	102	93	83	79	75	68	58	55	55	51	48	42	34	24	12	5																
Pietrabissara.	129	126	121	118	116	113	107	99	88	84	81	73	64	61	60	56	54	47	39	30	17	10	6															
Isola del Cantone.	134	131	126	123	121	117	112	104	93	89	85	78	69	66	65	61	58	52	44	34	22	15	11	5														
Ronco.	138	135	130	127	125	121	116	108	97	93	89	82	73	69	69	65	62	56	48	38	26	19	15	9	4													
Mignanego.	147	144	139	136	134	130	125	117	106	102	98	91	82	78	78	74	71	65	57	47	35	28	24	18	13	9												
S, Quirico.	154	151	146	143	141	137	132	124	113	109	105	98	89	85	85	81	78	72	64	54	42	35	31	25	20	16	7											
Borgo Fornari.	141	138	133	130	128	125	120	111	101	96	93	86	76	73	72	69	66	60	51	42	30	23	18	13	8	4	13	20										
Busalla.	143	140	135	132	130	127	121	113	102	98	94	87	78	75	74	70	67	61	53	43	31	24	20	14	10	6	15	22	2									
Piano Orizzontale dei Giovi.	149	146	141	138	136	133	127	119	108	104	100	93	84	81	80	76	73	67	59	49	37	30	26	20	16	12	21	23	8	7								
Pontedecimo.	153	150	145	142	140	137	132	123	113	108	105	98	88	85	84	81	78	72	63	54	42	35	30	25	20	16	25	19	13	11	5							
Bolzaneto.	157	154	149	147	144	141	136	127	117	113	109	102	92	89	88	85	82	76	67	58	46	39	34	29	24	20	22	15	17	15	9	5						
Rivarolo Ligure e Rivarolo Ligure Docks.	160	157	152	149	147	144	138	130	119	115	112	104	95	92	91	87	85	78	70	61	49	41	37	32	27	22	19	12	19	18	12	7	3					
Sampierdarena (1).	163 *157*	160 *154*	155 *149*	152 *146*	150 *144*	146 *141*	141 *135*	133 *127*	122 *117*	118 *112*	114 *109*	107 *101*	98	95	94	90	87	81	73	63	51	44	40	34	30	25	16	9	22	20	14	10	6	3				
Sampierdarena 1ª e 2ª fermata (2).	169 *163*	166 *160*	161 *155*	158 *152*	156 *150*	152 *147*	147 *141*	139 *133*	128 *123*	124 *118*	120 *115*	113 *107*	104	101	100	96	93	87	79	69	57	50	46	40	36	31	22	15	28	26	20	16	12	9	6			
S. Benigno Cal., S. Limbania Cal., Magazz. e Dars., Genova M. V. e Genova Piazza Caricamento Cal. (2)	172 *166*	169 *163*	164 *158*	161 *155*	159 *153*	155 *150*	150 *144*	142 *136*	131 *126*	127 *121*	123 *118*	116 *110*	107	104	103	99	96	90	82	72	60	53	49	43	39	34	25	18	31	29	23	19	15	12	9	—		
Genova - Piazza Principe (3) e **Genova Principe** (2).	166 *160*	163 *157*	158 *152*	155 *149*	153 *147*	149 *144*	144 *138*	136 *130*	125 *120*	121 *115*	117 *112*	110 *104*	101	98	97	93	90	84	76	66	54	47	43	37	33	28	20	13	25	23	17	13	9	6	4	—	—	
Genova - Piazza Caricamento locale (2).	168 *162*	165 *159*	160 *154*	157 *151*	155 *149*	152 *146*	146 *140*	138 *132*	127 *122*	123 *117*	119 *114*	112 *106*	103	100	99	95	92	86	78	68	56	49	45	40	35	30	22	15	27	25	20	15	11	8	6	—	—	3

Le distanze stampate in carattere *corsivo* sono computate per la via di Ovada.

(1) Punto di diramazione per le stazioni verso Savona e verso Acqui, e stazione di congiunzione cogli scali marittimi di Genova. Per la tassazione dei trasporti da per gli scali anzidetti vedasi Allegato N. 8 alle Tariffe.

(2) Per la tassazione dei trasporti vedasi Allegato N. 8 alle Tariffe.

(3) Punto di diramazione per le stazioni verso Pisa.

SENTENZE

Trasporto di cose - Mobilitazione e guerra - Accettazione a rischio e pericolo - R. D. 15 aprile 1915 n. 672.

L'accettazione, da parte del vettore ferroviario, delle merci « a tutto rischio e pericolo degli speditori » sancita dal R. D. 15 aprile 1915, importa irresponsabilità presuntiva del vettore pei danni cagionati dal trasporto, sino a che l'interessato non abbia fornita la prova che i danni stessi derivarono da dolo del personale ferroviario, o da un fatto suo, non scusabile nelle circostanze eccezionali nelle quali si svolge il servizio ferroviario durante la guerra.

TRIBUNALE MILANO — Sentenza 2-24 luglio 1916.)*Est.* Luigi Serra). Ditta F.lli Orlandi, contro FF. SS.

FATTO.

La Ditta F.li Orlandi con citazione 3-5-1916 ha chiamato in giudizio, dinanzi a questo Tribunale, le Ferrovie dello Stato per ottenerne la condanna al pagamento della somma di L. 1986.40, valore della spedizione G. V. n. 542508 in data 7 novembre 1915 di un collo pellami di chilogrammi 63,500, accettato dalla Stazione di Milano Porta Vittoria per il destinatario Pietrini Domenico di Venezia e mai arrivati a destino perchè smarrito, giusta il reclamo n. 221 del 3 gennaio 1916. All'udienza di discussione i procuratori proposero le conclusioni più sopra trascritte, insistendosi da parte della Ditta per l'accoglimento delle istanze di citazione e da parte delle Ferrovie per l'assoluzione dalla domanda.

DIRITTO.

L'Amministrazione ferroviaria, sostiene — così testualmente essa propone — il suo assunto di non poter essere tenuta responsabile dello smarrimento del collo pellami, fino a che non sia escluso che lo smarrimento fu determinato dalle eccezionali condizioni nelle quali si svolge il servizio ferroviario durante la guerra. Di tale assunto ricerca il fondamento nelle disposizioni del R. D. 15 aprile 1915 n. 672, concernente provvedimenti ferroviari eccezionali da attuare in caso di mobilitazione, a seguito del quale vennero emanati dalla Direzione delle Ferrovie dello Stato ordini ed istruzioni sanzionanti, fra l'altro, il principio dell'accettazione dei trasporti subordinatamente alle esigenze militari ed ai mezzi di trasporto disponibili ed, *in ogni caso, a tutto rischio e pericolo degli speditori* (n. 6delle istruzioni allegate all'Ordine generale della Direzione delle ferrovie, n. 5 M). E ricerca fondamento la tesi della ferrovia anche, e più specialmente, nella interpretazione della clausola « a rischio e pericolo dello speditore » già adottata in materia ferroviaria dagli art. 103 e 130 delle Tariffe (all. D. alla legge 27 aprile 1885). In altri termini, si vuole che militi a favore della Ferrovia una presunzione d'irresponsabilità circa lo smarrimento del collo pellami, dato il rapporto di causa ad effetto (presunto dalle ricordate disposizioni legislative e consacrato dalla clausola a tutto rischio e pericolo dello speditore) fra le condizioni eccezionali in cui si svolge il traffico ferroviario per le supreme ragioni militari e lo smarrimento del collo.

La stessa Ferrovia per altro, avverte e ripudia l'assurdo che essa non debba mai render conto delle merci che riceve in consegna e sia esonerata dal risarcimento del danno in ogni caso. anche quando questo danno dipenda da fatto colposo e doloso del proprio personale; ma sostiene che contemporaneamente alla esenzione relativa di responsabilità a suo favore stabilita, funzioni il principio dell'inversione dell'onere probatorio, di guisa che spetterebbe allo speditore distruggere la ricordata presunzione di irresponsabilità col provare che il danno è derivato non già dalle

necessità militari, ma dal fatto colposo o doloso, specificatamente determinato, del personale ferroviario.

Ora il Tribunale non può non riconoscere l'esattezza giuridica dei suesposti principii, ampiamente svolti ed illustrati dal patrocinio dell'Amministrazione convenuta, che già ebbero il suffragio della giurisprudenza e della dottrina più accreditate formatesi intorno all'interpretazione degli articoli 103 e 130 delle Tariffe contenenti la clausola « a rischio e pericolo dello speditore », della quale quella riprodotta nel R. D. 15-4 1915 n. 672 e nelle ricordate istruzioni (n. 6) della Direzione delle ferrovie, è una manifesta amplificazione, come si apprende dalla stessa formula adoperata « in ogni caso, a tutto rischio e pericolo dello speditore ». Le supreme necessità della mobilitazione e della guerra, esigevano ed esigono che le più sollecite cure dell'organismo ferroviario, convergano alla migliore e maggiore regolarità e fortuna dei trasporti militari, così strettamente connessi all'esito della guerra, al raggiungimento della vittoria; onde non è possibile supporre che nonostante queste necessità abbiano determinato le disposizioni eccezionali in modo così assoluto espresse dal legislatore, permangano tuttavia le normali responsabilità del vettore nei casi di smarrimento di merce spedita dai privati.

E queste normali responsabilità permarrebbero praticamente ed inutile e superflua sarebbe l'eccezionale disposizione della clausola « a tutto rischio e pericolo dello speditore » se a carico del vettore dovesse gravare la prova del nesso fra la causa produttiva del danno (operazioni militari, con tutte le possibili conseguenze dirette od indirette che si ripercuotono sulla diminuita efficienza dell'organismo ferroviario per il traffico e la custodia delle merci a favore dei privati) ed il danno stesso (smarrimento della merce spedita). Invero la prova da parte della Ferrovia o sarebbe una prova negativa, *non essere cioè il danno derivato da dolo o colpa dei suoi agenti,* o sarebbe affermativa, nel senso di accertare che il danno si è verificato in dipendenza delle necessità militari. Nel primo caso la difficoltà della prova si risolverebbe in massima nel disconoscimento dell'esonero di responsabilità, nel secondo caso renderebbe inutile e superfla la ragione e la portata dell'accennata disposizione eccezionale, perchè il diritto comune già metteva a

carico della ferrovia la dimostrazione del fortuito e della forza maggiore come causa liberatoria.

Ben è vero che le speciali condizioni del momento e le limitazioni imposte agli accessi alle sedi ferroviarie rendono difficile e pressochè impossibile per lo speditore, il seguire la merce affidata al vettore per il trasporto e lo accertare di conseguenza da parte del privato l'eventuale colpa o dolo degli agenti della Ferrovia. Ma questa difficoltà non poteva preoccupare l'Amministrazione Statale delle ferrovie, la quale, di fronte al privato offre pur sempre le garanzie di buona fede di tutela giuridica del commercio nazionale, dei diritti e degli interessi dei cittadini, compatibili con le necessità militari; cose queste sufficienti ad allontanare i sospetti e le diffidenze sulla sicurezza dei trasporti in relazione alle esigenze di guerra, e a rendere meno temibile e meno pericolosa la concessa irresponsabilità con la clausola del rischio e pericolo.

La clausola «a tutto rischio e pericolo dello speditore» equivale manifestamente a quella «senza garanzia alcuna da parte della Ferrovia» che la merce accettata per la spedizione abbia ad arrivare a destinazione, e questo concetto, anzichè contraddetto, è ribadito dai numeri susseguenti al n. 6 delle Istruzioni della Direzione delle Ferrovie, nei quali trattandosi di esonero assoluto di responsabilità del vettore per le merci che siano riconsegnate con determinati ritardi di tempo, si fa sempre salvo il principio contenuto al detto n. 6 già esaminato; il che vuole anche significare che non soltanto di deperimento, di perdita parziale della merce, di ritardo nelle riconsegne, si preoccupi l'eccezionale disposizione di guerra, ma necessariamente ed implicitamente di perdita totale, di smarrimento della merce. La domanda della Ditta Orlandi dev'essere pertanto licenziata, ed a carico suo saranno poste le spese di giudizio.

MASSIMARIO

Personale - Nomina a stabile ed assegnazione del grado - Incompetenza dell'Autorità giudiziaria.

Il carattere essenzialmente politico del vincolo fra lo Stato ed i propri impiegati, e la considerazione che il funzionario non ha altro diritto subbiettivo se non alla legittimità del provvedimento amministrativo, additano la via che l'art. 57 *della legge* 7 *luglio* 1907 *n.* 429 *ha seguìta, col chiamare la IV Sezione del Consiglio di Stato a conoscere dei ricorsi contro gli atti e provvedimenti definitivi riguardanti il personale ferroviario.*

Esorbita pertanto dalla competenza dell'Autorità giudiziaria il sindacato sulla nomina a stabile in un posto ed in un grado diversi da quelle funzioni, che un agente pretenda di avere compiute durante il periodo di prova.

CASSAZIONE DI ROMA; Sezioni Unite — Sentenza 28 giugno-15 agosto 1916. (Pres. Mortara; *Est.* De Luca; P. M. Martino) — Linguiti contro Ferrovie Stato.

Trasporto di cose - Verbale di constatazione e suoi effetti - Trasporto in carro scoperto - Responsabilità - R. D. 18 marzo 1915 n. 317.

La constatazione, a norma dell'art. 135 *delle Tariffe, del danno subito da una spedizione, non implica per parte dell'Amministrazione, rinuncia o decadenza dal diritto di proporre qualunque difesa avente per obbietto l'an od il quantum debeatur.*

L'Amministrazione non risponde del danno subito dalle cose che essa, per l'art. 1 *del R. D.* 18 *marzo* 1915, *n.* 317, *ha facoltà di trasportare in carri scoperti, se il danno stesso dipenda da questo modo di trasporto.*

TRIBUNALE LIVORNO — Sentenza 6 maggio 1916. (*Est.* Vescovi). — Pacifico Castelfranchi contro Ferrovie Stato.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 157 (Bollettino ufficiale n. 31 del 3 agosto 1916).

Nell'allegato *B* a pagine 876 la distanza fra S. Luce e Depupo Castronovo deve essere in km. 2 anzichè in km. 8.

Viene annullata l'errata corrige pubblicata per lo stesso oggetto nel bollettino n. 35 del 31 agosto 1916.

L'appendice all'ordine generale n. 4-1907 (Bollettino ufficiale n. 36 del 7 settembre 1916) deve portare il n. 7 anzichè il n. 8.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 40 5 OTTOBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, settembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

In appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *settembre* 1916, *n.* 1205, *col quale gli operai allievi fuochisti avventizi nelle ferrovie dello Stato nati nel* 1896, *già cancellati dalle liste di leva di terra, sono ripristinati nelle liste medesime* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro della marina, di concerto con quello della guerra e dei trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli operai allievi fuochisti avventizi nelle ferrovie dello Stato nati nell'anno 1896, i quali siano stati cancellati dalle liste della leva di terra per uno dei titoli contemplati nell'art. 3 del testo unico delle leggi della leva di mare, approvato con R. decreto in data 16 dicembre 1888, n. 5860, sono ripristinati nelle liste della leva di terra.

Art. 2.

Le disposizioni di cui al precedente articolo si applicano anche agli operai allievi fuochisti avventizi nelle ferrovie dello

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 settembre 1916, n. 227.

Stato nati in anni posteriori al 1896, qualora le rispettive classi della leva di mare fossero chiamate durante il periodo della guerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 settembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CORSI — MORRONE — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *settembre* 1916, *n.* 1206, *col quale è vietato a chiunque di portare e di ricevere sulle navi di qualunque bandiera in partenza dai porti del Regno corrispondenze, sia private che di ufficio, che non siano passate per i Regi uffici postali* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri eccezionali conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti gli articoli 1 e 2 del testo unico delle leggi postali, approvato con R. decreto 24 dicembre 1899, n. 501;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 settembre 1916, n. 227.

Visto il R. decreto 23 maggio 1915, n. 689, riguardante la censura postale in caso di circostanze eccezionali;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del ministro della marina, di concerto con quello delle poste e dei telegrafi, e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È vietato a chiunque di portare e di ricevere sulle navi di qualunque bandiera in partenza dai porti del Regno, corrispondenze sia private che di ufficio, che non siano state impostate a terra nelle ordinarie cassette di impostazione o che non siano altrimenti passate per i RR. uffici postali.

Le infrazioni a questo divieto saranno punite con l'ammenda non inferiore a lire cento, salvo le maggiori pene comminate dalla legge 21 marzo 1915, n. 273, cui potesse dar luogo il contenuto delle corrispondenze.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 settembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CORSI — FERA — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Ricompensa al valore militare.

Al capo stazione militarizzato sig. MARQUET DIONIGI, addetto alla stazione di Treviso, è stata concessa da S. E. il Capo di Stato maggiore dell'esercito la medaglia di bronzo al valor militare con la seguente motivazione:

« Già segnalatosi per coraggio ed energia quale capo stazione « aggiunto a Treviso durante precedenti incursioni di velivoli ne- « mici, si dirigeva volontariamente in stazione, benchè non fosse « di servizio, appena pronunciatosi il violento attacco della notte « dal 15 al 16 luglio e, incurante del pericolo per il vivo bombar- « damento dall'alto, dava opera efficace per lo spegnimento di un « incendio e per soccorrere case colpite ».

Treviso, 15 luglio 1916.

Ordine generale N. 6 (M. C. Lav.).

Cessione dell'esercizio del tronco Cosenza-Pietrafitta alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo esercente le ferrovie a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria. — Conservazione dello scartamento normale sul tronco Cosenza-Cosenza Casali.

A sensi della convenzione 25 gennaio 1911 approvata con Regio decreto 26 gennaio 1911, n. 135, col 9 ottobre 1916 viene ceduto alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, concessionaria della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria, il tronco Cosenza-

Pietrafitta, previa trasformazione dello scartamento normale in ridotto.

Dalla data suddetta col tronco Cosenza-Pietrafitta viene attivato il servizio di corrispondenza per le merci, *a mezzo della stazione di Cosenza* (*F. S.*), sotto l'osservanza delle condizioni e norme di cui all'ordine di servizio n. 185-1916.

Sul tratto Cosenza F. S.-Cosenza Casali viene mantenuto il binario a scartamento normale per l'esecuzione dei trasporti merci fra Cosenza Casali e le stazioni F. S. oltre Cosenza F. S.

Trasporti merci fra Cosenza Casali e le stazioni F. S. oltre Cosenza F. S. — I trasporti merci fra Cosenza Casali e le stazioni F. S. oltre Cosenza F. S. sono da considerarsi, a tutti gli effetti in servizio interno delle F. S., quindi devono continuare ad essere tassati in base alle tariffe e condizioni in vigore sulla rete dello Stato con le distanze indicate nei prontuari in uso nella rete medesima e i relativi prodotti spettano all'Amministrazione delle ferrovie stesse che provvederà a mezzo di tradotte all'inoltro dei carri carichi e vuoti sul binario a scartamento normale fra Cosenza F. S. e Cosenza Casali.

Servizio viaggiatori e bagagli.

a) Dal 9 ottobre 1916 non si dovranno più distribuire biglietti di nessuna specie, nè accettare spedizioni di bagagli, cani e velocipedi per le stazioni di Cosenza Casali, Pendace e Pietrafitta, salvo quanto verrà particolarmente disposto per le stazioni che verranno ammesse al servizio cumulativo con quelle anzidette e con le altre stazioni della nuova linea a scartamento ridotto Cosenza-Pietrafitta delle ferrovie Calabro-Lucane.

In conseguenza, le stazioni provviste di biglietti a serie fissa per le destinazioni sopra citate dovranno ritirarli dal casellario e restituirli, nei modi d'uso, all'Ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli di Firenze.

b) Dall'elenco delle tratte pei biglietti ad itinerario combinabile diramato con l'ordine di servizio n. 120-1916 si dovrà cancellare la tratta n. 163 Cosenza-Pietrafitta e le stazioni che sono fornite dei relativi scontrini li restituiranno, nel modo anzidetto, all'Ufficio affari diversi sopra citato.

c) I biglietti di abbonamento ordinari per l'intera rete, distribuirsi, o da distribuire, con decorrenza dal 9 ottobre 1916, o posteriore, non saranno più valevoli per viaggiare sulla linea Cosenza-Pietrafitta, cessando essa da tale data, di appartenere alla rete dello Stato. Anche gli abbonamenti speciali delle serie IX, X, XII, XV, XVIII, XX ed O, emessi, o da emettere, con la decorrenza anzidetta non saranno più valevoli per il percorso della linea Cosenza-Pietrafitta, la quale dovrà, pertanto, essere cancellata dall'itinerario grafico dei citati abbonamenti e dall'elenco stampato delle linee componenti l'itinerario medesimo, modificandone i prezzi in conformità a quelli risultanti dall'unito prospetto (allegato *B*), il quale, per quanto riguarda i supplementi del 5 %, sostituisce, per le serie sopracitate, l'allegato n. 2 all'ordine di servizio n. 120-1916.

Tuttavia i biglietti di abbonamento qui sopra designati e quelli ordinari distribuiti con decorrenza anteriore al 9 ottobre 1916 e comprendenti il percorso Cosenza-Pietrafitta, continueranno ad essere valevoli — in seguito ad accordi presi con la Società esercente — anche sul percorso suddetto fino alla naturale loro scadenza; però il pagamento per i periodi che si matureranno dopo il 9 ottobre suddetto, pei biglietti di abbonamento a pagamento rateale, dovrà essere effettuato sempre alle stazioni delle ferrovie dello Stato.

Contratti. — Continueranno ad avere efficacia nei riguardi del tronco Cosenza-Pietrafitta e fino alla loro scadenza tutte le convenzioni in vigore coi terzi, che hanno attinenza all'esercizio della linea stessa.

Approvvigionamenti. — Alla mezzanotte dall'8 al 9 ottobre 1916 dovrà essere eseguito dalle stazioni, dai sorveglianti del Servizio Lavori e dai consegnatari dei Servizi Trazione e Veicoli, la constatazione delle rimanenze delle materie ed oggetti di consumo, degli stampati ed oggetti di cancelleria, delle pubblicazioni diverse, dei combustibili e delle materie di illuminazione.

Di tutta la rimanenza dovrà essere compilato un elenco in duplice esemplare, uno dei quali sarà da inviarsi all'Ufficio supe-

riore e l'altro dovrà essere tenuto dai titolari delle località per essere esibito alla speciale Commissione di consegna.

Qualora gli accertamenti da parte della Commissione di consegna delle scorte del Servizio Lavori avvenissero dopo l'8 ottobre si dovrà, a cura della Sezione Lavori di Taranto (tenere in evidenza le operazioni d'impiego e di ricavo fatte, dopo tale data, dei materiali di ogni specie.

I materiali di qualsiasi specie che dai magazzini o da qualsiasi altro Ufficio della Rete fossero stati spediti a tutto l'8 ottobre e giungessero dopo tale data in qualsiasi località della linea suddetta, saranno tenuti in evidenza in apposito elenco da esibirsi alla Commissione di consegna insieme a quelli delle rimanenze di cui sopra è cenno.

Materiali di esercizio. — In base ai relativi inventari, modello R. 127, debitamente aggiornati, verranno pure consegnati i materiali in dotazione al suddetto tronco di linea compilando in contraddittorio, in duplice esemplare, appositi elenchi a quantità ed a valore. Di tali elenchi, firmati dalle parti interessate, uno sarà ritirato dalla apposita Commissione di consegna per essere allegato al verbale di consegna.

Carte di libera circolazione. — Le carte di libera circolazione valevoli per il tronco Cosenza-Pietrafitta, rilasciate dalle ferrovie dello Stato, continueranno ad essere valide sino alla loro scadenza.

Anche i biglietti serie B, C e D rilasciati fino all'8 ottobre 1916 e valevoli sul tronco anzidetto conserveranno la loro validità fino alla scadenza.

In relazione al presente Ordine generale negli orari di servizio, nei prontuari delle distanze chilometriche, ecc. dovranno apportarsi le modificazioni risultanti dall'allegato *A* al presente Ordine generale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 22.

Allegato **A** *all'Ordine generale n. 6-1916.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte prima e seconda) » e nell'orario del Compartimento di Reggio Calabria, si dovranno depennare tutte le indicazioni relative alla linea Cosenza-Pietrafitta.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà :

a pagina 8, nell'elenco delle linee del Compartimento di Reggio Calabria, modificare l'indicazione della linea « Sibari-Pietrafitta » in quella di « Sibari--Cosenza »;

a pagina 24, di fronte al nome della stazione di « Cosenza Casali » aggiungere il richiamo (*f*) riportando in calce la seguente nota :

« *f*) Stazione delle ferrovie Calabro-Lucane, considerata come stazione delle ferrovie dello Stato pei trasporti da e per stazioni F. S. oltre Cosenza ».

nelle colonne 6, 7 e 13 depennare le lettere *V. B, S.*

a pagina 43 depennare il nome della stazione di Pedace e le relative indicazioni ;

a pagina 44 depennare il nome della stazione di Pietrafitta e le relative indicazioni ;

nella carta delle ferrovie dello Stato depennare il tratto Cosenza Casali-Pietrafitta e i nomi delle stazioni di Pedace e Pietrafitta e nel relativo indice grafico il nome di Pietrafitta, esponendovi quello di Cosenza Casali ;

a pagina 98, nella tabella 115, depennare i nomi delle stazioni di Pedace e Pietrafitta con le relative indicazioni e riportare di fianco al nome della stazione di Cosenza Casali il richiamo (1) corrispondente alla seguente nota da riportarsi in calce alla tabella stessa :

(1) stazione delle ferrovie Calabro-Lucane che funziona anche come stazione delle ferrovie dello Stato pei trasporti G. V., P. V. A. e P. V. O. da e per stazioni F. S. oltre Cosenza.

nella tabella 115-bis depennare il richiamo (2) di contro al nome della stazione di Cosenza e la relativa nota esistente in calce alla tabella stessa;

nella « parte quarta » del Prontuario suddetto, depennare alla pagina 231 i nomi delle stazioni di Pedace e Pietrafitta e le relative indicazioni.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli si dovranno depennare i nomi delle stazioni di Cosenza Casali, Pedace e Pietrafitta con le relative indicazioni e in quelli per la tassazione dei trasporti merci si dovranno depennare soltanto i nomi delle stazioni di Pedace e Pietrafitta e le rispettive indicazioni, ad eccezione dei prontuari delle stazioni di Cosenza e Cosenza Casali nei quali dovranno essere depennate rispettivamente anche le indicazioni ed i nomi delle stazioni di Cosenza Casali e Cosenza.

In tutti gli altri prontuari merci si dovrà esporre, a pag. 74, di contro al nome della stazione di Cosenza Casali il richiamo (*) trascrivendo a piè della pagina stessa la seguente nota:

(*) Stazione delle ferrovie Calabro-Lucane considerata come stazione delle ferrovie dello Stato pei trasporti merci da e per stazioni F. S. oltre Cosenza.

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato e degli scali lacuali, ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) » si dovranno depennare, nella parte comprendente le stazioni continentali, i nomi delle stazioni di Pedace e Pietrafitta e le indicazioni relative.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. » da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) si dovranno depennare i nomi delle stazioni di Pedace Pietrafitta e di contro al nome della stazione di Cosenza Casali le indicazioni tutte riguardanti i servizi dei viaggiatori e dei bagagli.

Allegato **B** *all'Ordine Generale N. 6 – 1916.*

Nuovi prezzi degli abbonamenti speciali delle seguenti serie.

Serie	15 giorni			30 giorni			3 mesi			1 anno			1 anno per due persone		
	I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe
IX	131	86	50	213	143	82	511	334	188	1412	944	584	1883	1259	779
X	105	68	38	168	110	63	405	256	151	1134	730	425	1512	973	567
XII	—	—	—	270	181	112	—	—	—	1837	1228	760	2448	1638	1013
XV	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2035	1364	849	2710	1816	1127
XVIII	—	—	—	278	187	115	—	—	—	1837	1228	760	2449	1638	1013
XX	107	67	39	170	111	64	403	255	151	1126	725	422	1501	966	562
O	—	—	—	78	52	32	194	124	78	532	350	216	709	465	288

Supplemento del 5 % da esigersi in aggiunta ai prezzi dei seguenti abbonamenti speciali.

Serie	15 giorni I	15 giorni II	15 giorni III	30 giorni I	30 giorni II	30 giorni III	3 mesi I	3 mesi II	3 mesi III	1 anno I	1 anno II	1 anno III	1 anno due pers. I	1 anno due pers. II	1 anno due pers. III
IX	6.55	4.30	2.50	10.65	7.15	4.10	25.55	16.70	9.40	70.60	47.20	29.20	94.15	63.—	38.95
X	5.25	3.40	1.90	8.40	5.50	3.15	20.25	12.80	7.55	56.70	36.50	21.25	75.60	48.65	28.35
XII	—	—	—	13.50	9.05	5.60	—	—	—	91.85	61.40	38.—	122.40	81.90	50.65
XV	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101.25	67.70	41.95	135.—	90.25	55.85
XVIII	—	—	—	13.90	9.35	5.75	—	—	—	91.85	61.40	38.—	122.45	81.90	56.65
XX	5.35	3.35	1.95	8.50	5.55	3.20	20.15	12.75	7.55	56.30	36.25	21.10	75.05	48.30	28.10
O	—	—	—	3.90	2.60	1.60	9.70	6.20	3.90	26.60	17.50	10.80	35.45	23.25	14.40

Ordine di servizio N. 185. (M. e C.).

Servizio di corrispondenza per le merci con la linea a scartamento ridotto Cosenza-Pietrafitta-Rogliano, appartenente alle ferrovie Calabro-Lucane.

(Vedi Ordine generale N. 6-1916).

In dipendenza della cessione dell'esercizio del tronco Cosenza-Pietrafitta alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, concessionaria della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria, ed in seguito all'apertura del nuovo tronco Pietrafitta-Rogliano, esercitato dalla medesima Amministrazione, a datare dal 9 ottobre 1916 viene attivato con la linea Cosenza-Pietrafitta-Rogliano il servizio di corrispondenza pei trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria a mezzo della stazione di scambio di Cosenza delle F. S.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1° *Trasporti fra le ferrovie dello Stato e la stazione di Cosenza Casali delle ferrovie Calabro-Lucane.* — Come risulta dall'Ordine generale n. 6-1916, fra la stazione di Cosenza delle ferrovie dello Stato e la stazione di Cosenza Casali, appartenente al tronco Cosenza-Pietrafitta, ora ceduto alle ferrovie Calabro-Lucane, viene mantenuto anche il binario a scartamento normale pei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. fra Cosenza Casali e le stazioni delle ferrovie dello Stato oltre Cosenza F. S.

Pertanto i trasporti anzidetti fra le stazioni delle ferrovie dello Stato oltre Cosenza e la stazione di Cosenza Casali non debbono mai aver luogo in servizio di corrispondenza con le ferrovie Calabro-Lucane, ma sono invece da effettuarsi sempre in servizio interno delle F. S., continuando quindi a tassarli e carteggiarli

in base alle norme e disposizioni in vigore come sinora praticato; dovendosi, a tutti gli effetti dell'esecuzione dei cointesi trasporti, considerare Cosenza Casali come una stazione delle F. S.

I detti trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. sul tronco Cosenza F. S.-Cosenza Casali vengono effettuati a mezzo di tradotta con locomotiva, carri e personale delle ferrovie dello Stato.

Le ferrovie Calabro-Lucane eseguiscono, sul tronco stesso, per conto delle ferrovie dello Stato, la manutenzione ordinaria e straordinaria del binario a scartamento normale, nonchè la sorveglianza, e provvedono all'esecuzione di ogni provvedimento per garantire la sicurezza e la regolarità delle tradotte; mentre nella stazione di Cosenza Casali provvedono per conto delle F. S. a tutte le operazioni inerenti all'arrivo e partenza delle tradotte F. S. e al servizio delle merci a G. V., P. V. A. e P. V. O.

2° *Allacciamento a Cosenza fra le F. S. e le ferrovie Calabro-Lucane.* — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, esercente le ferrovie Calabro-Lucane, ha a Cosenza una stazione propria, indipendente da quella delle F. S., per il servizio interno della linea Cosenza-Pietrafitta-Rogliano.

Le due stazioni di Cosenza F. S. e Cosenza C. L. sono allacciate a mezzo di apposito binario e scartamento normale per la consegna e riconsegna dei carri F. S. trovantisi nelle condizioni di cui all'art. 12 comma *c*).

Servizio di corrispondenza per i valori e le merci.

3° *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti da una parte, e quelle della linea Cosenza-Pietrafitta-Rogliano, escluse Cosenza e Cosenza Casali, dall'altra, si effettua per mezzo della stazione di scambio di Cosenza F. S. e si estende tanto ai trasporti in destinazione, quanto a quelli in partenza dalle stazioni della linea stessa, salvo le esclusioni di cui al punto 4 e comprende le spedizioni a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O., nonchè il numerario, le carte valori, gli oggetti preziosi ed i feretri.

Non esistendo sulla linea Cosenza-Pietrafitta-Rogliano il servizio della P. V. A., i trasporti eseguiti a P. V. A. sulle F. S. saranno inoltrati sulla linea suddetta a G. V. od a P. V. O., a seconda della richiesta del mittente sul documento di trasporto.

4° *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) le merci di lunghezza superiore a m. 5 o che comunque richiedano l'impiego di carri congiunti e quelle indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate;

b) il bestiame e i veicoli;

c) le materie espodenti ascritte alle categorie 11-12-13-14 dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S.

5° *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e relative distanze.* — Le stazioni della linea Cosenza-Pietrafitta-Rogliano ammesse al servizio di corrispondenza, i servizi ai quali sono abilitate e le relative distanze dalla stazione di scambio di Cosenza F. S. risultano dal prospetto allegato al presente ordine di servizio.

6° *Trasbordo dei carri nella stazione di Cosenza F. C. L.* — I trasporti in servizio di corrispondenza di merci a carro completo o trovantisi nelle condizioni di cui al punto *c*) dell'art. 12, vengono, a cura e spesa della Società esercente la linea stessa, trasbordati nella propria stazione di Cosenza.

7° *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza devono essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle ferrovie dello Stato, ai quali debbono pure attenersi le stazioni delle ferrovie Calabro-Lucane.

8° *Documenti di trasporto, tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni, le

stazioni devono attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (edizione 1° luglio 1909) », pubblicate con l'O. S. n. 160-1909.

9° *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio dovrà essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a P. V. A. devono essere gravati rispetto alla stazione di scambio della tassa di transito, di cui all'articolo 108 delle tariffe vigenti sulle F. S.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P. V. O. nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti e destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico e scarico, per le dette stazioni il diritto fisso viene ridotto per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

10° *Constatazione delle mancanze, avarìe, ecc. - Riserve.* — Col ricevimento incondizionato in via di fatto delle merci in piccole partite e di quelle caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato cessa la responsabilità della Amministrazione consegnante e incomincia quella dell'Amministrazione ricevente per ogni e qualsiasi avarìa, ammanco, ecc. che in seguito venissero riscontrati.

Per le spedizioni a carro completo o da considerarsi come tali e per quelle in carri misti, ricevuti dalle F. S. in modo simbolico, le ferrovie Calabro-Lucane devono rispondere in base ai processi verbali e documenti che loro verranno comunicati, delle avarìe, mancanze e manomissioni delle merci che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria o negli eventuali trasbordi nelle stazioni intermedie e che risultassero imputabili alle ferrovie stesse.

Per i carri carichi in destinazione delle ferrovie Calabro-Lucane ogni responsabilità dell'Amministrazione delle F. S. cessa con la consegna dei carri fatta alle ferrovie stesse.

Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarìe e simili, riscontrate in contraditorio nel riconoscimento delle merci, si faranno constatare con annotazioni sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi, pure in contraddittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire le responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali e i bollettini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità dovranno, nei termini e colle modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate dalle stazioni delle F. S. o dalle Amministrazioni corrispondenti alle stazioni di scambio che le comunicheranno alla Concessionaria. Spetterà alle predette stazioni di notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per le anormalità.

11° *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri caricati dalle ferrovie Calabro-Lucane nella loro stazione di Cosenza viene fatta a cura delle ferrovie stesse, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle ferrovie dello Stato.

12° *Ricevimento e consegna delle merci.* — Il ricevimento e la consegna delle merci saranno regolati come appresso:

a) tutte le merci a G.V. e P. V. O. non a carro completo, salva l'eccezione per i trasporti a P. V. O. contenuta nel seguente comma *c*), il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi saranno dalla Concessionaria ritirati o consegnati a sua cura e spesa, nei magazini ed uffici della stazione di scambio F. S.;

b) le merci caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato s'intendono consegnate in via di fatto nella stazione di scambio F. S.;

c) le spedizioni invece a carro completo, o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e delle disposizioni in vigore sulle F. S., come pure i carri misti a G. V. ed a P. V. O. aventi un carico non inferiore a 30 quintali, se in destinazione della Concessionaria, o rispondenti alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali a G. V. ed a P. V. O. in vigore sulle F. S., se in destinazione di quest'ultime, verranno consegnate e ritirate sul binario di allacciamento di cui l'art. 2.

13° *Spedizioni giacenti.* — Per le merci rifiutate o per qualsiasi motivo giacenti le stazioni d'arrivo corrisponderanno direttamente con quella di scambio osservando le norme stabilite dall'art. 112 delle tariffe e condizioni pei trasporti vigenti sulle ferrovie dello Stato.

La notificazione della giacenza sarà fatta dalle stazioni della Concessionaria sotto l'osservanza delle norme in vigore sulle medesime F. S.

14° *Trasporti in servizio - Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli Uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Cosenza si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente Ordine di servizio, specialmente per tutto quanto riguarda la consegna e riconsegna dei carri, l'applicazione delle tasse di sosta, di manovra, ecc., alle disposizioni della convenzione all'uopo stipulata, nonchè alle istruzioni speciali che le verranno impartite.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato, dovranno essere

fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispodenza (edizione 1° aprile 1915) »:

nella parte III a pag. 6 aggiungere:

« Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo » - Esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane: linea Cosenza-Rogliano.... pag. 181;

nell'elenco alfabetico delle stazioni, da pag. 7 a 18, aggiungere alle sedi opportune le stazioni indicate nell'allegato, con l'indicazione della pag. 181;

alla pag. 181 riportare le indicazioni tutte contenute nell'allegato.

Inoltre nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° giugno 1914) » si dovrà:

a pag. 24 di fianco a nome della stazione di Cosenza esporre il richiamo *g)* riportando in calce la seguente nota:

g) Stazione di scambio con la linea a scartamento ridotto Cosenza-Rogliano delle ferrovie Calabro-Lucane.

Infine nella « Prefazione Generale all' orario di servizio » (parte II) ediz. 1° luglio 1916, si dovrà:

a pag. 21 sotto la linea Spezzano-Castrovillari (ferrovie Calabro-Lucane) aggiungere: « Cosenza-Pietrafitta-Rogliano » assegnandole il numero progressivo 697;

alle pagine 12 e 14 inserire rispettivamente alle sedi opportune il nome delle stazioni di Aprigliano, Pedace, Pietrafitta, Piane Crati, Pian del Lago e Rogliano con riferimento al numero 697 della linea.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6. 7. 8 e 22.

Allegato all'Ordine di servizio n. 185-1916.

Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo

Ferrovie Calabro - Lucane

Direzione di esercizio: BARI

Esercizio linea: Cosenza - Rogliano

STAZIONI	Linea o tronco a cui appartengono	Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Cosenza	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi						
			Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Grue fisse		Bilancie a ponte		Sagoma limite
								di testa	di fianco	Quantità	Portata tonn.	Quantità	Portata	
Pedace	Cosenza-Rogliano	8	G	(1)	P	—	—	T	F	—	—	1	20	S
Pietrafitta . . .		10	G	(1)	P	—	—	—	F	—	—	—	—	—
Aprigliano . . .		11	G	(1)	P	—	—	—	F	1	6	1	22	—
Piane Crati . . .		14	G	(1)	P	—	—	—	F	1	6	1	22	—
Pian del Lago . .		20	G	(1)	P	—	—	—	F	1	6	1	22	—
Rogliano . . .		24	G	(1)	P	—	—	—	F	1	6	1	22	—

(1) I trasporti da eseguirsi a p. v. a. colle ferrovie dello Stato saranno affettuati sulla linea Cosenza-Rogliano a g. v. od a p. v. a seconda della richiesta del mittente.

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) le merci di lunghezza superiore a m. 5 o che comunque richiedano l'impiego di carri congiunti e quelle indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate;

b) il bestiame e i veicoli;

c) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11, 12, 13, 14 dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S..

Ordine di servizio N. 186. (C.).

Riduzione di tariffa per i trasporti di legna da ardere.

In relazione al punto 38 del Bollettino commerciale n. 4 del corrente anno, si avvertono le stazioni che i trasporti di legna da ardere, i quali usufruiscono della riduzione del 50 %, di cui il decreto Luogotenenziale 6 agosto 1916 n. 1030, dovranno essere registrati in separati riassunti degli arrivi, a meno che esse non compilino già separati riassunti per i trasporti di grano, granone e semolino (Ordine di servizio n. 41-915) nel qual caso i trasporti di legna da ardere saranno da registrarsi su questi stessi riassunti, però in gruppo a parte.

Anche tale registrazione è da farsi per ordine alfabetico di stazione mittente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 187. (R.).

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dell' anno finanziario 1915-16.

(Vedi Ordini di servizio N. 182, 307-1915; 81, 133 e 139-1916).

Pag. 11. — I seguenti conti sono soppressi:

2. — *Viaggi dei membri del Parlamento,* partitario 2.

9 *bis.* — *Prodotti delle ferrovie oltre il vecchio confine italo-austriaco.* Partitario 20.

Pag. 16. — Al conto 33 di entrata aggiungere il sottoconto:

C) — *Navigazione libera.* Partitario 110 *bis.*

Pag. 19. — Al paragrafo 1° del titolo III, aggiungere il nuovo conto:

55 *bis*. — *Prelevamenti dal fondo di compensazione per le oscillazioni nei prezzi del combustibile.* Partitario 162 *bis*; con l'annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Approvvigionamenti.*

Pag. 23. — È soppresso il conto:

69. — *Contributi di enti pubblici e privati nelle spese per acquisto e costruzioni di case,* partitario 245.

Pag. 24. — Sopprimere l'annotazione al conto 73 d'entrata, partitario 250.

Pag. 25. — Il conto 92 di entrata modifica la sua dizione nella seguente, restando soppressi i due sottoconti:

92. — *Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente col Ministero della Guerra, in base a speciali convenzioni.* Partitario 281.

Pag. 27. — Aggiungere il seguente nuovo conto d'entrata:

106 *bis*. — *Ente carboni. — Rimborso spese per forniture, prestazioni e lavori.* Partitario 314 *bis*, con la annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Ap*provvigionamenti.

Pag. 45. — Aggiungere il seguente nuovo conto di spesa:

35 *bis*. — *Contributo al fondo « Opera di Previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita » in ragione del 6/1006 dei prodotti del traffico.* Partitario 691 *bis*, coll'annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria.*

Pag. 50. — Al conto 58 della spesa aggiungere il seguente sottoconto:

H) *Delle somme rimborsate per certificati di credito* 3,50 % *col n.* 776 *bis* di partitario.

Pag. 50. — Al conto 59 della spesa aggiungere il seguente sottoconto:

H) *Per il capitale rimborsato dei certificati di credito* 3,50 %, col n. 783 *bis* di partitario.

Pag. 54. — Aggiungere il seguente nuovo conto di spesa:

84 *bis*. — *Assegnazione al fondo di compensazione per le oscillazioni nei prezzi del combustibile*. Partitario 858 *bis*, con l'annotazione: « *Usato esclusivamente dal Servizio Approvvigionamenti* ».

Pag. 58. — Al titolo V della spesa viene aggiunto il nuovo conto:

95 *bis*. — *Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione*; col n. 930 *bis* di partitario, con l'annotazione: « *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria* ».

Pag. 58. — La dizione del conto 96 di spesa viene modificata come in appresso, restando soppressi i due sottoconti:

96. — *Interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case già abitabili*, col n. 931 di partitario.

Pag. 60. — Il conto 121 di spesa modifica la sua dizione nella seguente, restando soppressi i due sottoconti:

121. — *Trasporti fatti in conto corrente col Ministero della guerra, in base a speciali convenzioni*. Partitario 981.

Pag. 62. — Aggiungere il seguente nuovo conto di spesa:

135 *bis*. — *Ente carboni*. — *Spese per forniture, prestazioni e lavori*. Partitario 1020 *bis*, con l'annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Approvvigionamenti*.

Pag. 68. — Aggiungere il seguente nuovo conto fuori bilancio:

15. — *Fondo di compensazione per le oscillazioni nei prezzi del combustibile.* Partitario 1190, con l'annotazione: *Usato esclusivamente dal Servizio Approvvigionamenti.*

Pag. 73. — Il conto 87 fuori bilancio « Rilievi di giro » viene sdoppiato nei seguenti sottoconti:

a) *per trasporti in conto corrente.* Partitario 1292.

b) *per trasporti ordinari e per operazioni diverse.* Partitario 1292 *bis.*

Ordine di servizio N. 188. (M.).

Servizio merci a Milano Porta Romana.

(Vedi Ordine di servizio N. 225-1909).

La Ditta Pozzi e C. è subentrata alla Ditta Francesco di L. Ricci nella concessione del raccordo con la stazione di Milano Porta Romana.

Di conseguenza nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato — edizione giugno 1914 — », in calce alla pagina 36, alla nota (9), devesi depennare il nome della Ditta « Francesco di L. Ricci » ed aggiungere quella della Ditta « Pozzi e C.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2. 3. 4. 5. 8. 9 e 22.

Ordine di servizio N. 189. (M.).

Esercizio della fermata di Marzocca.

(Vedi Ordine di servizio N. 112-1916).

La fermata di *Marzocca* sulla linea Bologna-Ancona, il cui esercizio dovrebbe cessare col 15 ottobre 1916, continuerà a funzionare anche dopo tale data e fino a nuovo avviso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 78. (C.).

Trasporti di miscuglio di Laming.

Si è rilevato che da molti gazometri si spediscono le miscele che hanno servito alla depurazione del gas con dichiarazioni generiche e varie come ad es.: residui non nominati per concime, solfato ammonico per concime, residui ammoniacali, residui di solfati di ammoniaca, ecc. con la richiesta della tariffa 123 F.

Si richiama su tali trasporti l'attenzione delle stazioni, avvertendo che le spedizioni suddette sono molto probabilmente costituite di miscuglio di Laming usato, facilmente riconoscibile per la presenza di cristalli di ferrocianuri, come è chiaramente spiegato nell'avvertenza esistente nella nomenclatura delle merci a p. v. alle voci « miscuglio detto di Laming ».

Rilevando false dichiarazioni, le stazioni dovranno provvedere alla compilazione del verbale mod. C1-486 ed al prelevamento dei campioni nei modi d'uso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 79. (R.).

Contributo di guerra sulle indennità d'infortunio degli operai sul lavoro.

A parziale modificazione della Circolare n. 90 (R), inserta nel Bollettino ufficiale n. 50 del 16 dicembre 1915, si notifica che il Ministero delle finanze, con sua lettera 27 settembre 1916 n. 5372, Div. 2ª, ha disposto che anche le somme che si pagano dalla nostra Amministrazione per indennità d'infortunio sul lavoro, in base al testo unico delle leggi per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato col R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51, debbono essere decurtate del contributo di guerra stabilito dai RR. decreti 21 novembre 1915 n. 1643 e 31 maggio 1916, n. 695.

Resta perciò abrogato il comma *d)* della circolare sopracitata e dal 1° ottobre 1916 dovrà essere applicata la ritenuta del 2 % su tutte le indennità che si pagheranno agli operai colpiti da infortunio sul lavoro per invalidità permanente parziale o totale, od alle rispettive famiglie, in caso di morte degli infortunati.

Le indennità di legge che si corrispondono dai Servizi o dalle Divisioni per invalidità temporanea, in luogo dello stipendio o della paga, vanno invece decurtate dell'aliquota del 0.375 %, in quanto sostituiscano od integrino stipendio o paga soggetti all'applicazione del contributo di guerra.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con decreto 7 settembre 1916 del Ministero della marina, è stato riammesso a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni, il sig. Galeotti Vittorio fu Giuseppe, operaio falegname di Maddalena.

Il sig. Galeotti Vittorio era stato escluso da dette contrattazioni con decreto 19 gennaio 1916.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(165856) - **Pasqui** Augusto - Frenatore - Deposito P. V. - Bologna - Soldato del genio - Morto il 31 maggio 1916.

(—) - **Angarano** Luigi - Manovale avventizio - Stazione Sparanise - Caporale maggiore di fanteria - Morto il 6 giugno 1916.

(—) - **Crosti** Luigi - Cantoniere avventizio - Sezione Lavori Ovest Milano - Sergente di fanteria - Morto il 29 giugno 1916.

(152916) - **Vitulano** Gennaro - Manovale Deposito Comb. di Torre Annunziata - Soldato di fanteria - Morto il 2 luglio 1916.

(—) - **Galli** Pietro - Cantoniere avventizio - Sezione Lavori Foligno - Soldato di fanteria - Morto il 22 luglio 1916.

(44160) - **Zambrini** Alfredo - Applicato Ragioneria - Firenze - Sottotenente di fanteria - Morto il 15 ag. 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(—) - **Parafante** Giacomo - Manovale avventizio - Stazione Fuscaldo - Soldato di fanteria - Morto il 19 dicembre 1915.

(151072) - **Capezzone** Pietro - Manovale - Deposito Combustibili Cancello - Soldato di fanteria - Morto il 30 maggio 1916.

(134181) - **Fracchia** Nicola - Applicato Ragioneria - Torino - Soldato di fanteria - Morto il 30 giugno 1916.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

(135735) - **Cazzaniga** Alicinio - Applicato Divisione Movimento - Torino - Maresciallo del Genio - Morto il 9 luglio 1916.

(157808) - **Bardi** Gino - Aiutante operaio - Servizio Commerciale - Soldato del genio - Morto il 14 settembre 1916.

SENTENZE

Fornitura di olii minerali - Tassa di vendita - Obbligo del fornitore di sopportarla.

Sopravvenuta in corso di fornitura una tassa afferente alla vendita della cosa che forma l'obbietto del contratto, la tassa medesima deve essere sopportata dal fornitore senza diritto a rivalsa verso il committente. Lo Stato, in quanto legifera ed impone tasse e tributi, agisce nell'interesse pubblico, esplica una funzione politica che non può essere limitata dai contratti stipulati coi suoi fornitori ed appaltatori. Questi pertanto, devono correre il pericolo dell'aumento e della imposizione delle tasse, come sentono il beneficio della loro diminuzione o della loro abolizione.

TRIBUNALE ROMA — Sentenza 30 giugno - 10 luglio 1916 (*Est.* Rossi Gaetano) — Societé Anonyme pour l'importation des huiles de graissage, contro FF. SS.

IN FATTO.

Con citazione 6 dicembre 1915 la Societé Anonyme pour l'importation des huiles de graissage, in persona del suo rappresentante comm. Cesare Goldman, convenne avanti questo Collegio, la Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in persona del direttore comm. Raffaele De Cornè, assumendo che fra essa Società istante e l'Amministrazione convenuta, il 25 marzo 1915 furono stipulati due contratti, uno per la fornitura di tonnellate millecinquecento di olio speciale per cilindri, e l'altro per la fornitura di tonnellate centosettanta di olio minerale per lubrificazione interna;

che con decreto legge 15 settembre 1915 fu stabilita una nuova straordinaria tassa di vendita sugli olii minerali, la quale, esorbitando dai limiti dei presupposti contrattuali deve essere rimborsata dal compratore, e ciò sia per le norme regolanti il contratto di compra-vendita sia per la interpretazione creata dalle norme di capitolato; che ove la istante dovesse sopportare tale tassa, la prestazione diverrebbe eccessivamente onerosa, e per il combinato disposto dei decreti 27 maggio e 20 giugno 1915, essa avrebbe diritto ad essere rimborsata.

Ciò premesso, la istante con l'atto medesimo chiedeva che, previa analoga dichiarazione di diritto nei sensi su enunciati, la Amministrazione delle ferrovie venisse condannata al rimborso delle somme pagate per la tassa suddetta, fino al dì della spedizione della causa, oltre al diritto ai rimborsi successivi, con vittoria delle spese e con sentenza provvisoriamente eseguibile.

Portata la causa alla cognizione del Collegio, i procuratori delle parti presero le conclusioni sopra trascritte.

IN DIRITTO.

Che la domanda, così come apparisce formulata nel sopraesposto atto di citazione, è senza dubbio fondato dall'attore sopra una duplice *causa petendi*.

Infatti, come si è detto, esso ammise dapprima in quell'atto che la straordinaria tassa imposta dallo Stato sulla vendita degli olii minerali, esorbita dai limiti dei presupposti contrattuali e deve essere per ciò posta a carico del compratore.

Soggiunge però nell'atto medesimo che, se si ritiene doversi sopportare dal venditore, la prestazione diventa eccessivamente onrosa ed in forza dei decreti luogotenziali 27 maggio-20 giugno 1915 si deve accordare il relativo rimborso. Col primo assunto si vuol far scaturire il diritto al rimborso della mutata condizione del rapporto a seguito della imposizione della nuova tassa, col secondo, è la eccessiva onerosità della prestazione che si deduce a fonte del diritto medesimo. Non è quindi esatta l'affermazione della convenuta, circa i limiti della contestazione della lite, nel senso che sia unico l'oggetto della controversia, e cioè il rimborso della tassa di

vendita, dal momento che sin dall'atto di citazione si faceva dall'istante espresso richiamo alla legislazione eccezionale di guerra, come altra ragione giuridica, a sostegno della domanda. È vero che nella parte conclusiva, tanto della citazione, quanto delle comparse conclusionali, la formula della richiesta apparisce limitata al rimborso della tassa, ma è logico sia così, dappoichè la conseguenza dell'assunto dell'attore sarebbe unicamente il rimborso della tassa, sia che si accolga l'una, sia che trionfi l'altra delle due tesi da lui sostenute.

Ciò premesso, non può il Collegio esimersi dall'esaminare la causa sotto il duplice aspetto suenunciato, ma la risoluzione non può per nessun verso essere favorevole all'attrice.

Infatti esaminata la controversia sotto il profilo della mutata condizione del rapporto per l'imposizione di una nuova tassa, è facile rilevare che dai due contratti esibiti dall'Amministrazione convenuta, risulta che le due forniture di olii lubrificanti furono dalla istante assunte per un prezzo unico al quintale, con l'obbligo espresso di eseguirne la consegna «franca di qualsiasi spesa di trasporto od *altra*» nei magazzini approvvigionamenti.

Con una pattuizione così fatta le parti intesero escludere sin dal primo istante qualsiasi variazione, per qualsiasi causa del prezzo delle forniture. Del resto è innegabile la natura aleatoria dei contratti a consegne di partite, e non può disconoscersi che chi assume l'obbligo di tali consegne, a prezzo fatto, sa di correre l'*alea* di un inasprimento o di una nuova imposizione di tasse e dazii sulla materia da fornire. L'avverarsi di questa eventualità è nei limiti di quella normale, media, usuale alea commerciale, che ogni commerciante, nell'assumere un rapporto simile sa di affrontare. Nè giova osservare che l'Amministrazione dello Stato impone la tassa e che è proprio lo Stato, il contraente, cioè, al quale la fornitura deve essere eseguita, che con la imposizione della tassa viene a mutare le condizioni del contratto. La dottrina più autorevole insegna al riguardo, che lo Stato, in quanto legifera ed impone tasse e tributi, agisce nell'interesse pubblico, esplica una funzione politica che non può essere limitata dai contratti, dai rapporti civili assunti per ragioni speciali. L'appaltatore deve quindi correre il pericolo dell'aumento e della imposizione delle tasse, come sente il beneficio della loro diminuzione e della loro abolizione e come lo

Stato, in questa seconda ipotesi, non potrebbe pretendere una diminuzione sul prezzo convenuto, così non può pretendere l'aumento l'appaltatore nell'ipotesi opposta. Il principio *nemo ad incogitata obbligatur,* che la difesa dell'istante invoca come conseguenza della teoria dei presupposti contrattuali e del consenso, a prescindere dalla non applicabilità nella nostra legislazione, della teoria dei presupposti, non può, nella specie, spiegare alcuna efficacia se si tiene conto che trattasi dell'imposizione di tassa, eventuale non imprevedibile nel momento del contratto. Nè alcuna efficacia può spiegare l'altro principio, pure invocato a sostegno della domanda *nemo locupletari potest cum aliena jactura,* in quanto che la imposizione della tassa non ha nessuna relazione coi rapporto contrattuale in questione, colpendo essa ogni classe di cittadini. Con la imposizione della tassa lo Stato tende a conseguire vantaggi di ordine generale, non già a modificare in proprio favore le condizioni dei due contratti, le quali invece restano affatto invariate. In conseguenza sarebbe contrario a quegli stessi principi di equità, ai quali come ad *ultima ratio* l'istante fa pure appello per l'articolo 1124 Codice Civile, addossare all'Amministrazione convenuta, il carico di quella tassa, che, colpendo gli acquisti, che la Società istante deve fare per eseguire le forniture, debbono invece stare a suo carico. Lo scopo prefissosi dal legislatore nell'importo, sarebbe frustrato, in quanto quella tassa dovrebbe rimborsarla i suoi fornitori, i quali per contro potranno riscuoterla dagli altri loro acquirenti, aumentando i prezzi in proporzione.

Passando all'esame della controversia sotto il profilo della maggiore onerosità della prestazione, il collegio osserva che non sia il caso di fare in questa causa la discussione dei sopra prezzi in base ai decreti luogotenenziali 27 maggio e 20 giugno 1915. Infatti se anche si dovesse ritenere, come altre volte questo Collegio ebbe a decidere che per lo spirito e per la lettera dei suddetti decreti spetti un indennizzo, quando la prestazione sia divenuta eccessivamente onerosa per le condizioni speciali del momento e sovratutto per il rialzo dei noli e per le difficoltà dei trasporti determinati dalla guerra europea, non si può d'altro canto disconoscere che la tassa in questione nella misura di lire otto per quintale, non rappresenta un onere tale da attribuire diritto ad indennizzo.

Nè vale obbiettare, che se si fosserichiesto l'intero sopraprezzo, o un indennizzo per il prezzo quasi doppio raggiunto dai suddetti olii, la discussione sul diritto nascente, dalla legislazione di guerra, di cui ai suddetti decreti, si sarebbe fatta, e nella ipotesi di risoluzione favorevole, la istante avrebbe conseguito molto di più di quanto ora si è limitata a domandare.

Il Collegio deve tener conto dell'obbietto concreto della domanda, che nel presente giudizio è rappresentato dalla somma di lire 8 per ciascun quintale di olio fornito o da fornire, della quale appunto si chiede il rimborso come indennizzo per la eccessiva onerosità della prestazione; e tale eccessività deve essere esclusa, come si è detto, in vista della tenuità della tassa. Seguendo questo criterio è irrilevante il capitolo di prova testimoniale offerta allo scopo di dimostrare l'alto corso raggiunto dai prezzi degli olii lubrificanti. *Frustra probatur quod probatum non relevat.*

Tale prova non avrebbe uno scopo pratico, dal momento che l'istanza è limitata al solo rimborso della tassa imposta sulla vendita e non è estesa all'intero sopraprezzo.

Che per tutte le considerazioni su espresse, la domanda deve essere rigettata, e devono porsi a carico dello istante che soccombe. le spese di giudizio.

P. Q. M. il Tribunale uditi i procuratori delle parti, rigetta la domanda proposta dalla Società ecc.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 177 (Bolettino ufficiale n. 38-1916).

Nell'allegato a pagina 1072, di contro al nome della stazione di Rimini Porto, nella colonna 11, rettificare l'indicazione (1) in 1.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	» **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 41

12 OTTOBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Roma, ottobre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Decreto Legge Luogotenenziale 3 *settembre* 1916, *n.* 1214, *riguardante proroghe di termini, modificazioni ed aggiunte relative alle disposizioni contenute nel testo unico approvato con Regio decreto* 12 *ottobre* 1913, *n.* 126, *delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del* 28 *dicembre* 1908 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduto l'art. 1° del decreto Luogotenenziale 29 giugno 1916, n. 838;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per gli affari dell'interno, del tesoro, dell'industria, del commercio e del lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono prorogati al 31 dicembre 1918 il termine indicato nell'art. 121 del testo unico approvato con R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261, per quanto riguarda le espropriazioni relative al piano regolatore di Messina, e al 31 dicembre 1920 quello indicato nell'art. 155 dello stesso testo unico.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 settembre 1916, n. 230.

Art. 2.

È prorogato fino ad un anno dopo la conclusione della pace il termine indicato nell'art. 277 del citato testo unico.

È prorogato di due anni il termine indicato nell'art. 367 del medesimo testo unico, modificato con l'art. 15 del R. decreto 18 aprile 1915, n. 572.

Art. 3.

Agli articoli del suddetto testo unico, 124 (modificato dall'articolo 2 del R. decreto 18 aprile 1915, n. 572), 125 (primo comma), 163, 164, 251, 259 (comma secondo), 271, 274 e 318 (modificato dall'art. 11 del R. decreto 18 giugno 1914, n. 700) sono stati sostituiti i seguenti:

Art. 124. — Gli isolati del piano regolatore di Messina sono divisi in comparti, che costituiscono unità fabbricabili.

La divisione ha luogo possibilmente secondo i limiti finitimi di proprietà, accertati con i dati della mappa catastale, e riscontrati sul luogo, ove non adducansi titoli poziori di prova.

Quando risulti necessario, si può scindere una stessa unità catastale e ripartirla su più comparti.

Si possono inoltre introdurre in uno stesso isolato o comparto, seguendo le forme di cui all'articolo successivo, cortili, intervalli di isolamento, strade private interne, semprechè rispondenti alle norme costruttive, di cui al presente testo unico.

Con apposito disciplinare saranno stabiliti gli obblighi ed i diritti dei diversi proprietari in ordine ai cortili, agli intervalli di isolamento ed alle strade private interne.

Agli isolati che costituiscono unità fabbricabili si applicano senz'altro le disposizioni degli articoli 126 e seguenti.

Art. 125 (primo comma). — Il piano di divisione in comparti, e il disciplinare sono stabiliti per ciascuno isolato dalla Giunta municipale, e pubblicati a norma dell'art. 17 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, per un termine di 15 giorni, entro il quale i

proprietari e gli altri aventi diritto possono presentare le loro osservazioni ed opposizioni al prefetto che decide, sentita una Commissione composta del delegato del Ministero dei lavori pubblici, di un consigliere di Prefettura e di un giudice del Tribunale.

Contro le decisioni del prefetto non è ammesso gravame amministrativo o giudiziario, e le eventuali modifiche sono introdotte direttamente nel piano dal delegato del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 163. — Nel caso previsto dal primo comma dell'articolo precedente, quando siano decorsi due anni dalla data del decreto di espropriazione, il prefetto, udito il Consiglio di prefettura, dispone lo svincolo della polizza a favore dell'intestatario, senza che questi sia tenuto ad addurre i titoli comprovanti la proprietà.

Nel caso in cui esistano diritti reali, e anche quando non siano decorsi due anni dalla data del decreto di espropriazione, l'intestatario che fornisca idonea malleveria, può ottenere dal prefetto, su parere del Consiglio di prefettura, lo svincolo della polizza, il cui ammontare non superi le lire 2500.

Art. 164. — I provvedimenti di cui al 4° comma dell'art. 161, dell'art. 162, e dell'art. 163, devono sempre intendersi disposti dal prefetto senza alcuna sua responsabilità, nè della pubblica amministrazione, salva però restando la eventuale azione degli aventi diritto o dei terzi a norma della legge comune.

Art. 251. — Il proprietario di un edificio danneggiato o distrutto che sia gravato da diritto di usufrutto, uso, abitazione, ipoteca, da censi o livelli, può ricostruire altrove o cedere i suoi diritti a norma dell'art. 248, senza che occorra il consenso dei titolari dei summenzionati diritti, in confronto ai quali la pubblicazione della domanda di mutuo nel Foglio degli annunzi legali della Provincia tiene luogo di notificazione.

I diritti di cui sopra risorgono sul nuovo edificio da chiunque e dovunque costruito, nei limiti e con le norme di cui all'art. 276.

Qualora poi la ricostruzione non avvenga nè per opera del proprietario, nè degli eventuali cessionari, l'usufruttuario, l'usuario o il creditore ipotecario possono sostituirsi ad essi nell'esercizio dei diritti di costruire. In tal caso spetta al Collegio

speciale di cui all'art. 477 di stabilire a chi debba rimanere in proprietà l'edificio costruito con le somme prese a mutuo, e come si contemperino e risolvano i diritti reali gravanti sull'edificio danneggiato o distrutto.

Art. 259 (secondo comma). — Soltanto nel caso che i proprietari delle parti sottostanti al soffitto del primo piano o taluni di essi non vogliano ricostruire, i proprietari dei piani superiori, premessa la interpellanza di cui all'art. 256 e decorso il termine di cui all'articolo stesso, possono sostituirli nel diritto di ricostruire sulla area stessa, indennizzandoli delle loro quote di aree, tenuto conto, nel determinare le indennità, del diritto al mutuo.

Art. 271. — La somma concessa a mutuo deve dal Consorzio o altro Istituto mutuante, qualora non si tratti di riparazioni, ricostruzioni o nuove costruzioni già eseguite a cura e spese del proprietario, essere somministrata in più rate, a cominciare dalla data del contratto e successivamente a misura che progrediscono i lavori di riparazione o di costruzione dell'edificio, ed in termine non maggiore di due anni dalla data del contratto stesso.

Nel caso di somministrazione rateale, gli interessi delle somme effettivamente anticipate sono pagati per metà dal mutuante e per metà, oltre il decimo di cui all'art. 255, dal tesoro.

I mutuatari possono chiedere e gli Istituti mutuanti possono concedere che durante il periodo della guerra e sei mesi dopo la conclusione della pace rimanga sospeso il termine di due anni di cui sopra.

In tal caso gli interessi sulle somme anticipate sono, durante il periodo della sospensione, interamente a carico del mutuatario.

Quando sia compiuta la somministrazione di tutta la somma concessa a mutuo, a questa viene aggiunta o capitalizzata la parte degli interessi dovuti dal mutuatario ed eventualmente non pagati.

Il periodo di ammortamento dei mutui somministrati in più rate incomincia dalla data dell'ultima somministrazione. Nella durata massima del mutuo, stabilita nell'art. 244, deve comprendersi il tempo in cui sono state fatte le somministrazioni rateali, escludendo il periodo di sospensione previsto dal secondo comma del presente articolo.

Art. 274. — Per domandare il mutuo non è necesaria la prova della libertà del fondo. I creditori ipotecari hanno diritto di opporsi nel termine di quindici giorni da quello della pubblicazione della domanda di mutuo nel Foglio degli annunzi legali della Provincia, se la somma domandata ecceda la spesa necessaria per la riparazione, ricostruzione o nuova costruzione.

L'opposizione è risoluta con le norme stabilite dal regolamento.

Art. 318. — Il passaggio all'Unione edilizia messinese degli edifici e diritti di cui ai precedenti articoli ha sempre luogo in base a decreto motivato dal prefetto, emesso su richiesta dell'Unione edilizia messinese o d'ufficio.

Quando, prima della trascrizione del decreto del prefetto che pronuncia la decadenza ai sensi dell'art. 316 sia inscritta ipoteca a garanzia di un mutuo a somministrazione rateale con le forme stabilite dall'art. 271, il termine di due anni, di cui al terzo comma dell'art. 316, per il compimento dei lavori, decorre dalla data di stipulazione del contratto di mutuo.

Al decreto del prefetto sono applicabili tutte le disposizioni dell'art. 166.

Art. 4.

All'art. 289 (modificato con l'art. 34 del R. decreto 18 giugno 1915, n. 700) è aggiunto il seguente comma:

« Le obbligazioni del Consorzio sono parificate alle cartelle fondiarie e possono essere ammesse a costituire depositi cauzionali presso le pubbliche amministrazioni ».

Art. 5.

All'art. 316, modificato con l'art. 4 del R. decreto 18 aprile 1915, n. 372, è aggiunto il seguente comma:

« I termini di cui sopra rimangono sospesi durante l'attuale stato di guerra e fino a sei mesi dopo la conclusione della pace ».

Art. 6.

Il divieto di ricostruzione nel comune di Sant'Eufemia di Aspromonte, di cui all'elenco facente parte dell'art. 3 del R. decreto 15 luglio 1909, n. 542, convalidato con la legge 21 luglio 1910, n. 579, e corrispondente alla tabella n. 6 allegata al T. U. approvato col R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261, non si applica alle zone della sede attuale che sieno riconosciute edificabili, per ricongiungere la località Pezza Grande del Rione Petto, senza discontinuità col vecchio abitato.

Art. 7.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 settembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — ORLANDO — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 1° *ottobre* 1916, *n.* 1244, *riguardante la repressione dei reati di infrazione ai divieti di esportazione consumati anche all'estero, in favore di paesi nemici* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
In virtù dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Sulla proposta del guardasigilli, ministro segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti;
Udito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Chiunque in qualsiasi modo esporta ó tenta di esportare in paese nemico merci, di cui l'esportazione fu permessa a favore di paese neutrale, ovvero devia o tenta di deviare verso paese nemico merce destinata originariamente a un porto italiano o delle colonie, è punito a norma dell'art. 1 della legge 21 marzo 1915, n. 273. Si applicano anche le altre disposizioni stabilite dal titolo 1° di detta legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 7 ottobre 1916, n. 236.

Art. 2.

Il cittadino, che commette in territorio estero i delitti di cui all'articolo precedente e all'articolo 1 della legge 21 marzo 1915, n. 273, è punito secondo la legge medesima.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Circolare N. 80. (M. T. V.).

Treni sanitari per trasporto feriti e malati.

In dipendenza della prossima attivazione del riscaldamento dei treni sanitari, e di alcune variazioni nella disposizione dei veicoli che li compongono, si riassumono qui di seguito le prescrizioni che dovranno essere osservate per la formazione, pulizia, riscaldamento e manutenzione dei treni stessi.

La circolare n. 45-1916 resta pertanto abrogata e sostituita colla presente.

1. *Composizione dei treni sanitari.* — Pel trasporto dei feriti e dei malati sono in circolazione i seguenti treni sanitari:

TRENI OSPEDALE DELLA CROCE ROSSA
E DEL S. M. ORDINE DI MALTA.

TRENI T. O. DA I A XXI DELLA C. R.
TRENI T. O. DA 1 A 4 DEL S. M. O. M.

1 DI - Servizio ferroviario e magazzino
1 CIz (tipo 1907) - Personale direttivo
1 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) - Cucina
1 CIz (tipo 1907) - Magazzino, sala da pranzo ed infermeria
1 CIz (tipo 1910) - Personale di assistenza
2 CIz (tipo 1910) - Infermerie attrezzate a 2 ordini
1 CIz (tipo 1910) - Infermeria attrezzata a 2 ordini con cassetta bottino
1 CIz (tipo 1910) - Infermeria attrezzata a 2 ordini
1 CIz (tipo 1910) - Infermeria, farmacia e sala di medicazione
1 CIz (tipo 1910) - Infermeria attrezzata a 3 ordini con cassetta bottino
1 CIz (tipo 1910) - Infermeria attrezzata a 3 ordini

1 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) - Infermeria per infetti con cassetta bottino
1 - Automotrice pel sussidio del riscaldamento.

Treno T. O. XXVI (Siculo) della C. R.

1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
2 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) - Personale direttivo
1 CT (idem) - Sala di medicazione ed infermeria ufficiali
3 CT (idem) - Infermerie
1 CT (idem) - Infermeria con cassetta bottino
4 CT (idem) - Infermerie
1 CT (idem) - Infermeria con cassetta bottino
3 CT (idem) - Infermerie
1 CT (idem) - Farmacia, magazzino viveri e mensa
1 CT (idem) - Cucina
2 CT (idem) - Alloggio personale di assistenza
2 CT (idem) - Infermerie per infetti con cassette bottino
1 - Automotrice pel sussidio del riscaldamento.

In tutti i treni ospedale della C. R. e del S. M. O. M. funziona il freno continuo ed il riscaldamento a vapore a mezzo della locomotiva, sussidiata da un'automotrice posta in coda al treno.

TRENI ATTREZZATI DELLA SANITÀ MILITARE.

Treni T. A. da 1 a 24 composti con carri.

1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
10 F (da 16 tonn. e 42 mc.) - Infermerie
1 CT (gr. 43221-43299; 43400-43460; 43600-43669) - Cucina
1 ABIy (gr. 58600-58655) - Personale direttivo
1 D o DI - Sala di medicazione
10 F (da 16 tonn. e 42 mc.) - Infermerie
2 F (da 12 tonn.) - Magazzino.

In questi treni non funziona il freno continuo. Almeno un terzo dei veicoli di ciascun treno deve essere con freno a mano.

Durante l'inverno il numero di questi treni viene ridotto non essendo riscaldati.

TRENI T. A. DAL 25 AL 38 COMPOSTI CON CARROZZE CIz.

1	D	(a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
1	ABIz	(tipo nord) - Personale direttivo
1	CT	(gr. 43221-43299; 43400-43460; 43600-43669) - Cucina
1	CIz	(tipo 1907) - Infermeria
1	CIz	(tipo 1910) - Infermeria
1	CIz	(tipo 1910) - Infermeria con cassetta bottino
2	CIz	(tipo 1910) - Infermerie
1	DIz	- Sala di medicazione
1	CIz	(tipo 1910) - Infermeria
1	CIz	(tipo 1910) - Infermeria con cassetta bottino
2	CIz	(tipo 1910) - Infermerie
1	CIz	(tipo 1907) - Infermeria
1	FI	(gr. 140001-099, 140200-299) - Magazzino.

Le CIz 1907 dovranno essere orientate in guisa che i piccoli compartimenti si trovino verso le estremità del treno.

In questi treni funziona il freno continuo ed il riscaldamento a vapore a mezzo della locomotiva. Pel riscaldamento sussidiario vi sono nei veicoli stufe a carbone. Per precauzione di sicurezza questi treni sono forniti di estintori.

TRENI T. A. DAL 39 AL 48 COMPOSTI CON CARROZZE CT.

1	D	(a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
1	ABIy	(58600-58655) - Personale direttivo
1	CT	(gr. 43221-43299; 43400-43460; 43600-43669) - Cucina
10	CT	(ex R. A.) - Infermerie
1	CT	(ex R. A.) - Sala di medicazione
10	CT	(ex R. A.) - Infermerie
1	FI	(gr. 140001-099, 140200-299) - Magazzino
1		- Automotrice pel sussidio del riscaldamento.

Le 20 CT destinate ad infermeria e quella che serve di sala di medicazione devono essere dei gruppi 38100-199, 38300-339, 38665-699, 38800-884. In mancanza di queste carrozze possono ser-

vire anche le 38054, 38061, 38072, 38079, 38089, 38099, 38201, 38209, 38217, 38891, 38894 a 38897, 39030, 39032 e, come carrozza sala di medicazione, anche le 38887, 38888, 38890, 38892, 38893, 38899 e 39031.

In questi treni, di massima, non funziona il freno continuo. Almeno un terzo dei veicoli di ciascun treno deve essere con freno a mano.

Questi treni sono riscaldati a vapore dalla locomotiva sussidiata da un'automotrice posta in coda.

Treni T. A. dal N. 49 a 54 composti con carrozze CIz.

1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
1 CIz (tipo 1907) - Personale direttivo
1 CT - Cucina
3 CIz (tipo 1907) - Infermerie
1 CIz (tipo 1910) - Infermeria con cassetta bottino
1 DI - Sala di medicazione
1 CIz (tipo 1910) - Infermeria
1 CIz (tipo 1910) - Infermeria con cassetta bottino
1 CIz (tipo 1907) - Infermeria
1 CIz (tipo 1906) - Con cuscini sovrapposti ai sedili
1 FI - Infermeria infetti
1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino.

Le CIz del tipo 1907 sono di quelle aventi una delle ritirate ingrandita, cioè tale che entra in parte in uno dei compartimenti; le CT cucina, sono dei gruppi 43221-299, 43400-460, 43600-669; il carro FI è del gruppo 140000-140099 e 140200-140299.

È assolutamente necessario che nella composizione di questi treni i veicoli si seguano nell'ordine suindicato, ed inoltre che le carrozze CIz tipo 1907 arredate come infermeria, siano orientate in modo che la parte dalla quale si trova il vestibolo pel frenatore sia rivolta verso il bagagliaio DI sala di medicazione e che la carrozza del personale direttivo sia orientata in modo che il suddetto vestibolo riesca adiacente al bagagliaio.

In questi treni funziona il freno continuo, ed il riscaldamento a vapore a mezzo della locomotiva. Pel riscaldamento sussidiario vi sono nei veicoli stufe a carbone. Per precauzione di sicurezza questi treni sono forniti di estintori.

N. B. — Nei bagagliai posti alle due estremità del treno un compartimento rimane a disposizione del personale ferroviario di servizio per cui, per questi treni, non occorre nelle stazioni di regresso lo spostamento, dalla coda alla testa, del bagagliaio.

Inoltre detti bagagliai devono essere orientati in modo che l'ambiente del personale ferroviario sia all'estremità del treno.

2. *Manovre dei treni composti con carrozze a terrazzini.* — Nei treni sanitari composti con carrozze CT i battenti dei cancelletti centrali, aperti per l'intercomunicazione, vengono collegati con catenelle di ferro per maggior sicurezza nel passaggio dall'una all'altra carrozza.

Il personale che provvede a stabilire o togliere l'intercomunicazione, deve anche agganciare o sganciare le predette catenelle. Il personale addetto alle manovre deve assicurarsi, prima dello sganciamento delle carrozze, che sia tolto qualsiasi collegamento fra le catenelle, allo scopo di evitare che, nella manovra, le medesime o le ringhiere dei terrazzini restino danneggiate e qualora non sia stato fatto dovrà provvedervi.

Il personale di scorta ai treni si assicurerà anche della regolarità degli agganciamenti delle predette catenelle.

Analogamente faranno i dirigenti, ai quali si rivolge speciale raccomandazione affinchè, nella manovra dei treni in parola, sorveglino che non venga omesso il preventivo sganciamento delle catenelle.

3. *Divieto di modificare la composizione dei treni.* — L'indicata composizione non deve per alcun motivo essere alterata, salvo i casi in cui, per disposizioni contenute negli Ordini di movimento o per ragioni di circolazione, si rendesse necessario lo sdoppiamento dei treni per una parte del percorso.

Nelle stazioni nelle quali i treni ospedale ed i treni attrezzati della Sanità militare T. A. da 1 a 48 fanno regresso deve essere

passato in testa il bagagliaio di servizio, e deve essere passata in coda l'automotrice pel sussidio del riscaldamento, pei treni che ne sono provvisti.

Le stazioni nelle quali i treni abbiano sosta sufficiente, ed in ogni caso quelle ove i treni sostano al termine di ciascun viaggio, debbono provvedere, se necessario, a regolarizzarne la composizione, togliendo i veicoli eventualmente eccedenti, aggiungendo i mancanti, sostituendo quelli di tipo non prescritto.

4. *Riscaldamento dei treni sanitari.* — In tutti i treni sanitari, eccezione fatta dei treni T. A. 1 a 24, formati con carri, deve funzionare il riscaldamento a vapore tanto nei viaggi a carico, quanto nei viaggi a vuoto.

Affinchè nei treni a carico non venga mai a cessare o diminuire il riscaldamento di tutto il treno, occorre che nella località in cui avviene il cambio della locomotiva, appena distaccata dal treno quella in arrivo, sia subito agganciata quella in partenza, a meno che non si ritenga conveniente adibire al riscaldamento, durante l'intervallo, qualche locomotiva di stazionamento o di manovra.

Nella stazione di origine dei viaggi a carico dei treni nei quali funzioni il riscaldamento a vapore, le locomotive devono essere congiunte ai treni con sufficiente anticipo rispetto all'ora stabilita per l'inizio del carico, in modo che il riscaldamento funzioni completamente durante il carico dei feriti.

Durante le lunghe soste che i treni fanno a termine di viaggio non occorre riscaldamento a mezzo di locomotiva.

5. *Riscaldamento sussidiario.* — Al riscaldamento sussidiario dei treni ospedale della Croce Rossa e del Sovrano Militare Ordine di Malta e dei treni attrezzati composti con carrozze CT viene provveduto con automotrici. Le automotrici funzioneranno come carri caldaia rimorchiati dalle locomotive titolari dei treni. Nelle stazioni nelle quali i treni fanno lunghe soste, senza essere agganciati ad una locomotiva, l'automotrice dovrà essere posta all'estremità del treno più prossima alla carrozza ove trovasi il personale direttivo, e ciò all'intento di facilitare il riscaldamento delle carrozze adibite ad uso alloggio del personale.

Nel caso che su qualche linea i treni dovessero essere sdoppiati, per meglio garantirne il riscaldamento, sarà tenuta più pesante la seconda parte, nella quale resta l'automotrice, beninteso nei limiti di prestazione delle locomotive, in modo da lasciare il minor numero di veicoli alla prima parte che rimane riscaldata dalla sola locomotiva di testa.

A tale scopo le Divisioni Trazione prenderanno accordi con quelle del Movimento, per le linee in cui la necessità sia prevedibile.

6. *Utilizzazione degli ambienti dell'automotrice.* — Il frenatore di coda deve prendere posto nell'ambiente dove è collocata la caldaia, nel quale si trova il freno a mano.

L'ambiente dell'automotrice che serviva come bagagliaio, viene lasciato a disposizione delle Associazioni ospitaliere; quello che serviva come ufficio postale servirà per alloggio al personale ferroviario addetto alla condotta della caldaia, e sarà provvisto di una branda completa con materasso, coperte e biancheria.

7. *Rifornitura di acqua e carbone all'automotrice.* — Le stazioni ove devono aver luogo le riforniture di acqua e carbone all'automotrice, avranno cura di scegliere binari opportuni nel ricevimento e per le soste dei treni sanitari, avvertendo che per le riforniture suddette sono state previste le opportune soste negli itinerari relativi.

Le riforniture devono essere eseguite con sollecitudine, senza arrecare ritardo e col minor disturbo nei riguardi del servizio del treno, delle persone trasportate e del personale addettovi.

Le riforniture d'acqua devono eseguirsi di regola senza distaccare l'automotrice dal treno, utilizzando le colonne idrauliche e le prese d'acqua eventualmente esistenti presso i binari sui quali i treni vengono fatti sostare, tenendo conto delle esigenze delle riforniture d'acqua alle carrozze.

Per quanto riguarda le forniture del carbone, dalla Divisione Trazione e per essa dagli Ispettori di riparto e Capi deposito, devono essere presi gli opportuni accordi con gli Ispettori dei Magazzini allo scopo di ridurre al minor tempo possibile l'allontanamento dell'automotrice dal treno, disponendo anche, se del caso,

che le materie occorrenti siano portate sull'automotrice, in modo da evitarne possibilmente il distacco dal treno pel rifornimento.

8. *Guasti all'automotrice.* — In caso di guasti per i quali occorra togliere l'automotrice, i verificatori, senza applicare le etichette, dovranno informare subito, oltre il personale di servizio nelle automotrici, anche il Capo stazione, il quale telegraferà al deposito locomotive più prossimo nel senso della marcia del treno, al Capo Divisione Trazione da cui il deposito stesso dipende ed alla Divisione Trazione di Venezia.

9. *Segnalamento di coda.* — Coi treni sanitari aventi l'automotrice in coda pel riscaldamento sussidiario, si adopereranno pel segnalamento i fanali di coda di cui la medesima è provvista, e dell'accudienza sarà incaricato il personale che vi presta servizio; non occorrerà pertanto che coi treni stessi siano forniti i fanali della locomotiva titolare e che sia effettuato il cambio dei fanali ad ogni cambio di locomotiva.

Le Divisioni Trazione prenderanno all'uopo gli opportuni accordi con le Divisioni Movimento.

10. *Velocità dei treni con l'automotrice in coda.* — I treni sanitari aventi in coda l'automotrice per il riscaldamento sussidiario non debbono superare i 60 Km. all'ora di velocità. Nessuna speciale prescrizione dovrà però essere fatta in proposito dalle stazioni, essendo già i macchinisti permanentemente avvisati di tale limitazione.

11. *Pulitura e disinfezione dei treni sanitari.* — I Direttori dei treni ospedale e dei treni attrezzati provvedono col proprio personale alla pulitura interna ed alla disinfezione dei treni.

Il personale ferroviario deve provvedere alla pulizia esterna dei treni ed alla fornitura dell'acqua nei serbatoi delle ritirate delle carrozze, con le norme stabilite per i treni ordinari, nelle stazioni termine di corsa ed eventualmente nelle principali stazioni intermedie, nelle quali siavi sufficiente fermata.

La rifornitura dell'acqua potabile, compreso il trasporto dai punti di presa ai treni, deve di massima essere fatta a cura del personale addetto al treno stesso, coadiuvato dal personale ferro-

viario quando per tale operazione occorra l'uso di apparecchi dell'Amministrazione ferroviaria, come ad esempio botti con pompa, tubi mobili per condotta d'acqua ecc.

La vuotatura delle cassette bottino applicate ai tubi di scarico delle ritirate di alcune carrozze dei treni sanitari deve essere fatta dal personale ferroviario nelle stazioni nelle quali le Divisioni Veicoli hanno stabilito venga fatta analoga operazione per le carrozze CIz adibite al trasporto profughi e prigionieri di guerra. Nelle altre località vi provvederà il personale sanitario addetto al treno stesso.

La vuotatura dei canteri mobili in dotazione ai treni sanitari deve sempre essere eseguita dal personale sanitario.

12. *Manutenzione dei veicoli dei treni sanitari.* — Le riparazioni eventualmente occorrenti, tanto all'esterno che all'interno dei veicoli in composizione ai treni sanitari, devono essere eseguite d'iniziativa del personale del Servizio Veicoli, od a richiesta dei Direttori dei treni, al più presto possibile, compatibilmente coi mezzi disponibili nelle singole località.

Allorquando a veicoli in composizione a treni sanitari si verifichino avarie tali da doverli trattenere in stazioni intermedie del viaggio, la stazione che li ha ritirati deve avvertire la prossima stazione nella quale riesca possibile sostituire i veicoli tolti, affinchè tenga pronti i veicoli occorrenti.

Quando invece le avarie siano tali che permettano il proseguimento dei veicoli fino al termine del viaggio in corso, si dovrà provvedere, se possibile, alla riparazione dei veicoli avariati durante la sosta del treno a termine di viaggio, ed in caso contrario si dovranno sostituire i veicoli avariati.

Per facilitare le ricerche dei veicoli occorrenti per completare la composizione dei treni ospedale, sono tenuti veicoli di scorta nelle seguenti località: Milano, Verona, Bologna, Firenze, Roma e Bari.

Altre carrozze sono tenute di scorta a Mestre per sostituire eventualmente quelle dei treni attrezzati T. A. 39 a 48, che per qualunque motivo si rendessero inservibili.

Nessuna modificazione deve essere apportata ai veicoli che formano i treni sanitari od al loro arredamento, senza che sia stata

approvata dai Servizi competenti od ordinata dalla Direzione Trasporti. Perciò qualora alle Officine, Squadre di Rialzo, Officine di carica accumulatori, ecc. pervenissero da altri Enti che non siano i sopraindicati, richieste per l'esecuzione di modificazioni ai veicoli od all'arredamento dei treni sanitari, o per installazione di apparecchi speciali, le domande stesse devono essere rimesse alla Divisione Veicoli od a quella del Movimento dalla quale dipende la località che le ha ricevute, e queste a loro volta le trasmetteranno ai rispettivi Servizi per le pratiche del caso colla Direzione Trasporti o coll'Amministrazione o coll'Ente che ha allestito il treno.

Per quanto concerne le visite periodiche dei veicoli dei treni sanitari, è parzialmente sospesa l'applicazione delle *Norme per le visite periodiche dei veicoli* di cui all'O. S. n. 281 del 14 ottobre 1915; valgono invece le speciali disposizioni date al personale del Servizio Veicoli.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 11, 15, 32, 35, 41, 42, 44, 45, 46 *ed ai Controllori del materiale.*

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portato nei Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Rappresentante	**Capo** cav. ing. Giuseppe - Capo Divisione - Div. Lav. Napoli (linee calabresi).	Rinunciatario alla carica di Rappresentante.
1ª	Rappres. suppl.	**Dore** cav. ing. Silvio - Ispettore capo - Div. Lav. Roma.	Nominato Rappresentante effettivo.
2ª	Delegato	**Mariani** dott. Giovanni - Isp. principale - Ufficio Sanitario Comp. Napoli.	22-9-916 Morto.
15ª	Delegato suppl.	**Bellotti** Cesare - Guardiano - Staz. Calolzio Olginate.	**Bellotti** Cesare - Manovale - Staz. Calolzio Olginate.
17ª	Delegato	**Gribaudo** Arnegildo - Capo deposito di 2° gr. - Dep. locomotive Roma.	**Gribaudo** Arnegildo - Capo deposito di 2° gr. - Dep. locomotive Catanzaro M.
25ª	Rappres. suppl.	**Ferraris** Pietro - Operaio di 2ª cl. - Off. locom. Torino.	31-8-916 Rinunciatario.
28ª	Delegato suppl.	**Filippini** Giovanni - Applicato - Staz. Padova.	**Filippini** Giovanni - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Padova.
30ª	Rappres. suppl.	**Corso** rag. Vincenzo - Applicato - Staz. Tortona.	**Corso** rag. Vincenzo - Applicato - Staz. Cassino.
31ª	Delegato	**Bonfiglio** Gaetano - Aiut applicato - Staz. Treviso.	**Bonfiglio** Gaetano - Applicato - Staz. Treviso.
31ª	Id.	**Capannari** Marcello - Applicato - Staz. Ceprano.	**Capannari** Marcello - Applicato - Staz. Segni.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
31ª	Delegato	**Marconcini** Giacinto - Aiutante appl. - Staz. Verona P. V.	**Marconcini** Giacinto - Applicato - Staz. Verona P. V.
35ª	Delegato suppl.	**Piva** Achille - Manovratore - Staz. Sulmona.	**Piva** Achille - C. sq. alle merci - Staz. Sulmona.
39ª	Rappres. suppl.	**Schiavelli** Alessandro - Conduttore - P. V. Reggio C.	**Schiavelli** Alessandro - Capo conduttore - P. V. Reggio Calabria.
41ª	Delegato	**Gambarucci** Sante - Capo tecnico di 3° gr. - Off. locomotive Palermo.	**Gambarucci** Sante - Capo tecnico di 3° gr. - Off. locomotive Siena.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Personale - Procedimento penale su denunzia dell'Amministrazione - Sospensione preventiva - Assolutoria per inesistenza di reato - Riammissione in servizio dell'agente sospeso - Rimborso stipendi - Risarcimento danni.

La facoltà deferita al direttore generale di disporre nel caso di sospensione preventiva, ordinata a termini dell'articolo 43 del regolamento del personale, se ed in quale misura sia da rimborsare lo stipendio o la paga trattenuta, è insindacabile dall' Autorità giudiziaria e non incontra alcun limite neppure nella ipotesi che per il fatto che ha dato luogo alla sospensione l'agente sia stato sottoposto a procedimento penale ed assolto.

L'Amministrazione non risponde civilmente della eventuale colpa dei propri agenti nelle denunzie da essi fatte nella veste di pubblici ufficiali, di reati di cui sono venuti a conoscenza nell'esercizio delle loro funzioni.

TRIBUNALE NAPOLI - VI Sez. (*appello*) - sentenza 14-24 luglio 1916 - (*Est.* Francesco de Maria) - FF. SS. contro Pero Ciro.

IN FATTO.

Ritenuto che il manovale ferroviario Pero Ciro con atto del 5 marzo 1915 citava innanzi la Pretura del Mandamento di Porto in Napoli il cav. Forlanini Giulio nella qualità di Capo del Compartimento di Napoli delle ferrovie dello Stato, per sentirsi condannare al pagamento in favore dell'attore del salario a lui dovuto e non pagato come manovale durante una sospensione inflittagli dall'Amministrazione perchè denunziato pel reato di truffa

in danno delle medesime ferrovie, e poi revocata con riammissione in servizio in seguito a sentenza di non luogo per inesistenza di reato;

Che il pretore di Porto, con sentenza del 19 dicembre 1915, definitivamente pronunziando su detta istanza l'accoglieva pienamente e condannava il Forlanini nella spiegata qualità a pagare in favore del Pero la somma di L. 668.55 in rimborso del salario dovutogli durante la sospensione e cioè dal ventotto dicembre 1913 al primo ottobre 1914, oltre gli interessi commerciali su tale somma e le spese del giudizio.

Che avverso tale sentenza, e prima ancora che le fosse notificata, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha prodotto appello con atto del 7 febbraio 1916 citando innanzi questo Collegio il Pera per tutti i motivi dedotti in prima istanza.

Omissis.

IN DIRITTO.

Attesochè le doglianze che l'appellante muove contro la sentenza del primo giudice sono pienamente fondate e quindi devono essere accolte. Di vero è da rilevare innanzi tutto che il pretore per respingere l'eccezione fondata dalle ferrovie sul disposto dell'articolo 43 regolamento del personale in data 22 luglio 1906 n. 417, anzichè esaminare tale disposto al fine di decidere se ogni provvedimento di rimborso doveva darsi, come fu dato, dal direttore generale delle ferrovie, o se poteva provvedervi l'autorità giudiziaria, la esaminò invece in poche parole ai soli fini della competenza secondo gli articoli 2 e 4 della legge 20 marzo 1865, questione che dalle parti non era stata sollevata, nessuno avendo messo in dubbio in via generica che per l'esame di domanda di rimborso di salario trattenuto durante la sospensione del servizio, non è dalle leggi vigenti stabilita la competenza di speciali organi giurisdizionali.

Invece il Collegio ritiene che improponibile è la domanda con cui il Pero pretendeva, come pretende, il rimborso del suo salario perchè osta ad ogni provvedimento in via contenziosa il disposto del citato articolo 43 del regolamento speciale, al quale il Pero

vuol dare una interpretazione che non trova fondamento nè nella lettera, nè nello spirito della speciale disposizione; detto articolo infatti dopo aver disposto che l'agente sottoposto a procedimento penale può essere sospeso, a giudizio insindacabile di determinati superiori, in via preventiva dal soldo e dal servizio, e finchè sia cessata e risolta la causa che la sospensione motivò, aggiunge nel penultimo capoverso che « in ogni caso il direttore generale giu-« dica irrevocabilmente a seconda delle circostanze se ed in quale « misura sia da rimborsarsi lo stipendio o la paga trattenuta ». Ora basta leggere senza prevenzione alcuna tale articolo, per rilevare che il rimborsare o non il salario è una facoltà discretiva ed insindacabile del direttore generale, cui nessun limite è fissato, e tanto meno dall'esito favorevole o contrario della procedura disciplinare e penale che fu causa della sospensione.

E se il direttore generale, in esecuzione di tale disposizione, ha creduto fare uso di tale facoltà in un modo piuttosto che nell'altro, non può nascere a favore del salariato che si crede leso nei suoi interessi un diritto azionabile e quindi esperibile giudiziariamente come il Pero pretende. Non autorizza poi a differente conclusione lo spirito del citato articolo in quanto è evidente, che differente è l'esame che il Magistrato penale fa dei fatti denunziati al solo fine di reintegrare la legge violata ed applicare la pena relativa, da quella che il superiore amministrativo dell'impiegato con differenti e speciali criteri e precedenti di carriera, deve fare per assodare se, pur non essendo stato l'impiegato condannato, meriti oltre la reintegra nel posto, anche la restituzione degli onorari trattenuti.

Nè vale il dire come il Pero sostiene, che se tale interpretazione deve darsi all'articolo 43 quando si tratta di sospensione inflitta in seguito a denuncia penale fatta da un terzo, non debba darsi quando è la stessa Amministrazione a denunciare il proprio impiegato, imperocchè tale distinzione non solo non esiste nell'articolo citato, ma è esplicitamente esclusa dalle parole « *in ogni caso* » ivi usate dal legislatore.

Ed è del pari arbitrario sostenere, come fa l'appellato, che fra i casi che disciplina l'articolo suddetto non è contemplato quello della riassunzione in servizio in seguito a dichiarazione di non luogo per inesistenza di reato, perchè non si comprende, nè il

Pero ha spiegato per qual motivo mentre si dice nell'articolo 43, «che la sospensione preventiva dura di regola finchè sia cessata o risolta la causa che la motivò» tra tali cause di cessazione o risoluzione non debba annoverarsi quella che il procedimento penale fa cessare per inesistenza di reato. Attesochè neppure la domanda del Pero può avere accoglimento sotto la forma di risarcimento di danni in favore del denunziato assolto, ed a carico di colui che fece la denunzia a norma degli articoli 1151 e 1153 Codice civile, come il primo Giudice ritenne, perchè questi dopo avere enunciate le teorie della colpa, che nessuno aveva disconosciute, fu assolutamente manchevole nello applicarle alla specie che doveva giudicare, allorchè ritenne che pel solo fatto dell'assoluzione del Pero derivasse l'obbligazione nelle Ferrovie al risarcimento dei danni.

Invece mancava non solo ogni prova, ma pure ogni determinazione del fatto colposo che si attribuiva all'Amministrazione sia direttamente sia indirettamente come conseguenza dell'operato dei suoi dipendenti.

Ed è risaputo che se la dichiarazione di assoluzione penale è la base perchè l'imputato possa reclamare il risarcimento dei danni, deve l'indagine del giudice essere integrata con la prova che il querelante e denunziante abbia avuto, anzichè lo scopo di tutelare in buona fede il suo diritto offeso, voluto nuocere all'imputato, o per lo meno abbia agito nel dar querela con leggerezza e poca ponderazione. Invece, per quanto avrebbe potuto portare a diretta responsabilità dell'Amministrazione, non solo nessuna prova di leggerezza, o di mala fede del denunziante si è fatto o chiesto di fare, neppure in questo grado di giudizio, ma nessun elemento fornisce neanche la laconica sentenza penale di assoluzione che a tale conclusione venne sol perchè «non sono accertate «dalle risultanze del dibattimento gli estremi del reato denun- «ziato» e da cui risulta fra l'altro che il reato di azione pubblica, fu denunciato dall'Autorità di pubblica sicurezza. Per quanto poi dovrebbe ipotizzare il caso di responsabilità indiretta, per colpa o dolo cioè di chi dipende dalle Ferrovie, molto esattamente rileva l'appellante, ed il Tribunale vi si uniforma, che innanzi tutto non si è mai indicato dal Pero quale di tali funzionari sarebbe stato in colpa, perchè la responsabilità potesse risalire all'Amministra-

zione, ed in secondo luogo quando anche fosse dimostrato la colpa per la leggerezza con cui la denunzia sarebbe stata fatta, la responsabilità in tanto poteva sussistere nell'Amministrazione in quanto si fosse trattato di fatti commessi dagli agenti in dipendenza delle incombenze loro affidate nell'esercizio delle funzioni a cui sono adibiti.

Invece il denunziare all'autorità giudiziaria un colpevole per reato di azione pubblica è dovere che agli agenti medesimi, dichiarati pubblici ufficiali, deriva dalle analoghe disposizioni di legge, non mai da incombenze loro affidate dal committente; imperative disposizioni di legge che anzi comminano delle pene a carico dei pubblici ufficiali che lo omettessero (articolo 190 Codice penale). Attesochè accogliendosi per conseguenza l'appello, deve condannarsi il Pero, soccombente alle spese di primo e secondo grado.

Per tali motivi il Tribunale accoglie l'appello e revocando la sentenza del primo Giudice, condanna l'appellato Ciro Pero a tutte le spese di primo e secondo grado ecc.

ANNO IX - N. 42

19 OTTOBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, ottobre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *settembre* 1916, *n.* 1276, *relativo alle domande di indennizzo di italiani per danni sofferti in conseguenza di atti di ostilità compiuti dal nemico* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto il Nostro decreto 14 novembre 1915, n. 1642;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro della marina, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, e coi ministri dell'interno, degli affari esteri, delle colonie, di grazia e giustizia e dei culti, delle finanze e del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le domande di indennizzo dei cittadini o sudditi italiani per danni sofferti in conseguenza di atti di ostilità contrari ai principî del diritto di guerra compiuti dal nemico, devono essere presentate al prefetto della Provincia competente per ragioni di luogo non oltre il 90° giorno dalla data degli atti di ostilità che cagionarono i danni.

Art. 2.

Per i danni sofferti da navi in navigazione o da cittadini o sudditi italiani, o da carichi di loro proprietà sovra di esse im-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 ottobre 1916, n. 239.

barcati, il termine decorre da quello dello sbarco a porto nazionale, oppure dall'approdo a porto estero ove esista autorità diplomatica o consolare italiana, alla quale potrà essere fatta la relativa denunzia, e, pei carichi di merce, dal giorno della notizia pervenutane al proprietario.

Art. 3.

Nei casi di approdo a porto estero, gli atti di istruttoria affidati alle prefetture dal decreto 14 novembre 1915, n. 1642, possono essere compiuti, in quanto siano di loro competenza, dagli agenti diplomatici o consolari italiani che li trasmetteranno al commissario del Governo presso la Commissione delle prede.

Art. 4.

Le domande di indennizzo che, alla data di pubblicazione del presente decreto, risultassero presentate fuori del termine prescritto dalle disposizioni precedentemente in vigore, saranno riprese in esame e su di esse la Commissione delle prede emetterà il proprio giudizio.

Il presente decreto avrà effetto dalla data della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 settembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

Boselli — Corsi — Orlando — Sonnino — Colosimo — Sacchi — Meda — Carcano.

Visto, *il guardasigilli*: Sacchi.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 8 *ottobre* 1916, *n.* 1281, *concernente la aggiunta di alcune merci a quelle delle quali è vietata l'esportazione dal Regno* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re colla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758 e 6 agosto 1914 n. 790, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci;

Visto il R. decreto 13 novembre 1914, n. 1332, col quale fu vietata la rispedizione all'estero delle merci di vietata esportazione giunte ad un porto dello Stato con destinazione per l'Italia;

Visto il decreto Luogotenenziale 2 gennaio 1916, numero 15, col quale fu coordinata in testo unico la lista delle merci di vietata esportazione ed approvata la relativa tabella;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È vietata, per i paesi neutrali che hanno frontiere comuni con i paesi nemici o che sono situati nel nord di Europa, l'esportazione dei bozzoli, dei cascami di seta di qualunque specie greggi cardati

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 ottobre 1916, n. 240.

pettinati; della seta tratta semplice (greggia sgommata o tinta), dei filati di cascami, dei tessuti di seta e di cascami seta puri o misti con altre materie tessili; della seta tussah, della seta marina, della seta artificiale e loro cascami e prodotti; restando esclusa dal divieto l'esportazione della seta tratta addoppiata o torta.

Rimangono però salve le facoltà di deroghe contemplate dall'art. 2 del R. decreto 1° agosto 1914, n. 758, e dal R. decreto 24 novembre 1914, n. 1303, nonchè le concessioni risultanti da accordi internazionali.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno seguente a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — SONNINO — MORRONE
CORSI — RAINERI — DE NAVA.

Visto, *il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di settembre 1916, la somma di lire 108.000, di cui lire 36.000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce Rossa, e lire 72.000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali, seguendo analogho criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al settembre 1916, la somma di lire 1,680.000.

Ordine di servizio N. 190. (C.).

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di servizio N. 84-1909).

Si avverte che la *Società cooperativa di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari di Bussoleno* si è sciolta ed ha chiuso l'esercizio a datare dal 1° ottobre 1916.

Il nome della predetta Società deve quindi essere cancellato dall'elenco alleg. *A* al regolamento sui trasporti per conto delle so-

cietà cooperative di consumo fra agenti ed operai ferroviari, approvato dal Consiglio d'amministrazione nell'adunanza del 27 aprile 1911.

(*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22).

Ordine di servizio N. 191. (M. e C.).

Estensione del servizio merci nella fermata di Quercianella.

(Vedi Ordini di servizio N. 155-1915 e 159-1916).

Dal giorno 23 ottobre 1916 il limite di peso per ogni singolo collo attualmente stabilito per i trasporti a grande velocità nella fermata di *Quercianella,* sulla linea Livorno-Vada, viene elevato a chilogrammi 100.

In conseguenza di quanto sopra, nel *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato* (edizione giugno 1914), in calce alla pagina 47, si dovrà modificare opportunamente la nota (10).

(*Distribuito agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22).

Circolare N. 81. (C.).

Spedizioni di bagagli per la Svizzera.

Ad evitare che per ragioni doganali o di polizia i bagagli diretti in Svizzera abbiano a rimanere giacenti ai transiti di confine, si prescrive che non siano accettati bagagli colà destinati i quali portino comunque vecchie etichette ((ferroviarie o di alberghi), cartellini-reclame od indirizzi di qualsiasi specie. Di conseguenza sui detti

colli bagagli dovrà figurare soltanto l'etichetta della stazione di partenza da applicarsi in modo da aderire perfettamente per tutta la sua superficie sul bagaglio.

Qualunque infrazione al presente disposto sarà rigorosamente punita.

Nell'occasione si richiamano le stazioni alla stretta osservanza di quanto è stabilito dall'art. 5 (prima parte del punto secondo) delle istruzioni allegate all'ordine generale 5-1915, modificato dal punto 3° dell'ordine di servizio n. 267-1915, circa il divieto di accettare bagagli all'infuori di quelli dei viaggiatori che effettivamente prenderanno posto nel treno e limitatamente al percorso del relativo biglietto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 82. (C.).

Dichiarazioni per le dogane per merci dirette in Spagna.

In seguito ad accordi intervenuti con le ferrovie francesi P. L. M., si prescrive che i trasporti diretti in Spagna siano accompagnati da cinque esemplari della « Dichiarazione per le dogane », mod. Ch-1, di cui uno sarà trattenuto dalla nostra Agenzia doganale di confine, e gli altri quattro verranno passati alle ferrovie stesse.

Nel « prospetto delle quantità delle Dichiarazioni per le dogane occorrenti per ciascuna spedizione dall'Italia per i vari Stati dell'estero », di cui all'articolo 20 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, dovrà pertanto aggiungersi, fra gli altri paesi ivi indicati, la Spagna, con l'indicazione delle cinque « dichiarazioni per le dogane » occorrenti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 83. (C.).

Trasporti per Modane-loco di merci di vietata esportazione.

(Vedi Circolari N. 52-1915 e 18-1916).

Nonostante le categoriche istruzioni diramate con la circolare 52-1915 (veggasi avvertenza generale 5), confermate dalla circolare 18-1916, vengono accettate per Modane-loco spedizioni di merci di vietata esportazione, senza esigere dai mittenti la presentazione del permesso d'uscita, rilasciato dal Ministero delle finanze o da una dogana, a deroga del divieto stesso.

Una simile irregolarità è una delle cause di giacenze dei trasporti, e quindi di ingombri, al detto transito, e perciò si richiamano vivamente le stazioni tutte alla rigorosa osservanza delle disposizioni impartite, e ciò tanto nell'interesse del servizio, quanto del pubblico.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 84. (C.).

Viaggi degli ufficiali subalterni delle Nazioni alleate.

Recasi a conoscenza del personale interessato, per sua norma, che gli *ufficiali subalterni degli eserciti e delle marine alleate*, ammessi a viaggiare sulle ferrovie dello Stato dietro la presentazione dei prescritti documenti rilasciati dalle autorità militari italiane, possono prendere posto anche nella 1ª classe dei treni direttissimi.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(Legge 19 giugno 1913, n. 641).

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino n. 28 del 13 luglio 1916, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato a tutto il 30 settembre 1916 le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1, § 1, della legge)						Sussidi temporanei ad orfani — (art. 1, § 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi — (art. 1, § 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	importo		N.	importo		N.	importo	N.	importo	N.	importo		N.	importo	
Approvate dal 1° luglio a tutto il 30 settembre 1916 . . .	1912-13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1913-14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1914-15	1	344	72	6	2.853	98	2	816	2	768	1	4	18	—	—	—
	1915-16	24	15.143	71	136	72.066	04	96	34.181	1	360	1	2	79	—	—	—
	1916-17	340	257.859	57	3	3.782	50	15	4.808	—	—	—	—	—	—	—	—
Aggiungendo quelle approvate precedentemente.	......	9045	6.858.727	34	2134	1.254.686	22	1460	517.921	52	18.144	139	1.162	64	37	325	23
Si ha un totale a tutto il 30 settembre 1916. .		9410	7.132.075	34	2279	1.333.388	74	1573	557.726	55	19.272	141	1.169	61	37	325	23

Il Consiglio di amministrazione, in adunanza 14 settembre 1916, ha ratificato le concessioni di sussidi temporanei, assegni alimentari vitalizi e ricoveri di orfani approvati dal Comitato sulla disponibilità dell'anno finanziario 1915-916, quali risultano dalle comunicazioni fatte sui precedenti e sul presente bollettino.

Nella stessa adunanza il Consiglio medesimo, su proposta del Comitato dell'Opera, ha deliberato che per l'anno finanziario 1916-1917, sia erogata per le concessioni facoltative di cui ai primi tre comma dell'articolo 3 del regolamento per il funzionamento dell'Opera, una somma che, capitalizzata, non superi l'annualità presunta disponibile di lire 400,000.

Sulla disponibilità del suddetto anno finanziario 1915-916, nonchè sulla disponibiiità del 1916-917 furono approvate dal Comitato, dopo il 30 giugno 1916, le seguenti concessioni:

1°) - SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI:

(Art. 1, n. 2, lettera *c*) della legge)

N. 3, a favore degli orfani sottoindicati:

(A carico della disponibilità dell'eserc. finanziario 1915-16):

1°) ALICE, MARIO e SILVIO, orfani del macchinista pensionato PELISSA Giacomo (48904): L. 360 annue, con decorrenza 1° aprile 1916;

2°) ADELINA, VIRGINIA e ROSA, orfane del deviatore pensionato PERUCCA Luigi (51551): L. 360 annue, con decorrenza 1° giugno 1916;

(A carico della disponibilità dell'eserc. finanziario 1916-17):

3°) ERNESTO e ANDREA, orfani del guardiano pensionato AZZINI Francesco (28037): L. 312 annue, con decorrenza 1° agosto 1916.

2°) - Assegni alimentari vitalizi a congiunti bisognosi:

(Art. 1, n. 3, lettera *e*) della legge)

N. 15, a favore delle sottoindicate persone di famiglia di ex-agenti:

(A carico della disponibilità dell'eserc. finanziario 1915-16):

1°) Luperi Ida, vedova del fuochista Chelarducci Igino (143508): L. 300 annue, con decorrenza 1° novembre 1915;

2°) Armenise Teresa, vedova dell'operaio di 1ª classe Campo Gaetano (119791): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1915;

3°) Peirani Enrichetta, vedova del macchinista Mazzariello Raffaele (124673): L. 300 annue, con decorrenza 1° maggio 1916;

4°) Pastorino Rosa, vedova del manovale Sobrino Giuseppe (154478): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1916;

5°) Belardo Cristina, vedova dello scritturale Passeggio Michele (102464): L. 300 annue, con decorrenza 1° novembre 1915;

(A carico della disponibilità dell'eserc. finanziario 1916-17):

6°) Pescosolido Marianna, vedova del manovale Pipino Alessandro (142310): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1916;

7°) Zampini Giulia, vedova dell'operaio Biagioni Severino (102472): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1916;

8°) Busoni Ida, vedova del guardafreno Battelli Arturo (105105): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1916;

9°) Provera Teresa, vedova del portiere Annarratone Giuseppe (103318): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1916;

10°) Fornaca Cristina, vedova del manovratore Nebiolo Giuseppe (101308): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1916;

11°) Buresti Flora e Aida, figlie del sotto ispettore Buresti Scipione (59475): L. 468 annue, con decorrenza 1° luglio 1916;

12°) IMPORTUNA Calogera, vedova del guardia stazione MARTORANA Calogero (143801): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1916;

13°) SIVO Maria Anna, madre dell'applicato LEGA Eduardo (8554): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1916;

14°) VERATRO Grazia, vedova del manovale GIUSINO Benedetto (131138): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1916;

15°) SACCO Nicolina, vedova del cantoniere FALCO Felice (149072): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1916;

3°) - RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE:
(Art. 2, penultimo capoverso).

N. 28, a favore degli orfani sottoindicati:

(A carico della disponibilità dell'eserc. finanziario 1915-16):

1°) LEONARDO, TRAIANO e SETTIMIO, orfani di primo letto dell'applicato pensionato SELVAGGI Giuseppe (62178);

2°) CESARE, orfano del cantoniere ARCADI Giuseppe (39657);

(A carico della disponibilità dell'eserc. finanziario 1916-17):

3°) ANNA, orfana del capo conduttore CALIENDO Pasquale (32007);

4°) GIUSEPPE e FRANCESCO, orfani del capo stazione di 3° grado BREAZZANO Roberto (19715);

5°) GENESIO e ESTERINA, orfani del verificatore STRUGLIA Angelo (105730);

6°) PASQUALE e FRANCESCO, orfani del capo squadra cantonieri NIGRO Raffaele (37249);

7°) ROSARIO, orfano del guardiano cantoniere CIRINCIONE Salvatore (5178);

8°) CAMILLO, orfano dell'operaio di 1ª classe TRANZILO Vincenzo (82029);

9°) GIUSEPPINA, orfana del capo conduttore GEPPETTI Evaristo (80412);

10°) MANLIO, orfano del capo conduttore principale di 3° grado CAPECCHI Eumenio (31190);

11°) AMEDEO, orfano del deviatore MARABINI Luigi (26626);

12°) ARMANDO, orfano del frenatore DI FAZIO Gaetano (76977);

13°) RENATO, orfano del capo conduttore VIGNOLA Giacomo (81215);

14°) ANGELO, orfano di primo letto del capo squadra manovratori CIANFONI Vittorio (87136);

15°) CAMILLO e GEMMA, orfani del capo stazione di 1° grado CANIGLIA Camillo (8835);

16°) UGO, orfano del deviatore DONATI Giuseppe (24833);

17°) OSVALDO, orfano del frenatore LETIZIA Carlo (66983);

18°) ANTONIO, orfano del manovale MANTOVANI Umberto (143430);

19°) GIULIO, orfano del sorvegliante della linea INCITTI Giuseppe (70538);

20°) ALFONSO ed ELENA, orfani del macchinista D'INCECCO Enrico (29496);

21°) VINCENZO, orfano del capo squadra cantonieri GIARDINI Vittorio (31428);

22°) SILVIO, orfano del capo gestione di 2ª grado, CAMPANILE Enrico (78144);

23°) GOTTARDO, orfano dell'operaio di 1ª classe BONTEMPI Teodorico (139479);

24°) LUIGI, orfano dell'a. applicato GALLI Fosco (39879);

25°) ARTURO, orfano del macchinista ZAMPA Francesco (76290);

26°) NATALINA, orfana del deviatore RIBOLDI Felice (100603);

27°) GIUSEPPA, orfana del manovale CAROLLA Gennaro (28454);

28°) DOMENICO, orfano del manovale DESIDERI Tommaso (125928).

4°) - REVOCHE DI RICOVERI:

1°) VITTORIO, orfano del cantoniere ARCADI Giuseppe (39657) (vedasi bollettino n. 28 del 13 luglio 1916);

2°) GIOVANNI, orfano del manovale CAROLLA Gennaro (28454) (vedasi bollettino n. 3 del 20 gennaio 1916);

3°) VINCENZO, orfano dell'applicato MUCCIO Raffaele (113463) (vedasi bollettino n. 40 del 7 ottobre 1915).

Giusta l'art. 8 del regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti patroni, cui venne affidata l'assistenza e la sorveglianza di orfani ricoverati in Istituti di educazione e di istruzione, o di orfani del terremoto del 1908:

1°) IESI: FAMBRI Emilio - capo stazione;

2ª) MESSINA: BARBARO ing. Salvatore - ispett. p.le della Trazione: LABATE ing. Antonino - s. ispett. della Navigazione: DE LUCA ing. Carlo Mario - ispett. Sezione Lavori; FIORE Gaetano - operaio delle Officine;

3°) NAPOLI: NOLA Giovanni - ispettore p.le Ufficio Ragioneria compartimentale;

4°) VEROLI: ARENA Salvatore - capo stazione di Frosinone.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Federico** Giovanni - Manovale avventizio - Stazione Rossano - Soldato di fanteria - morto il 10 giugno 1916.

- **Comerci** Pasquale - Cantoniere avventizio - Sezione Lavori Catanzaro - Soldato di fanteria - morto il 2 luglio 1916.

(151761) - **Adami** Giovanni - Manovale - Deposito combust. Catanzaro - Soldato di fanteria - morto il 4 luglio 1916.

(117759) - **Barbera** Daniele - Guardia di stazione - Bergamo - Bersagliere - morto il 26 luglio 1916.

(112356) **Albanese** Giovanni - Applicato - Divisione Movimento Venezia - Capitano di fanteria - morto l'11 agosto 1916.

- **Bocchini** Nazzareno - Manovale avventizio - Stazione Chiaravalle - Soldato di fanteria - morto il 13 agosto 1916.

(101045) - **Migliarino** Giuseppe - Capo squadra - Magazzino approvvigionamenti Torino O. N. - Caporale dei granatieri - morto il 13 agosto 1916.

- **Frediani** Fulvio - A. Appl. avventizio - Servizio Movimento - Sottotenente di fanteria - morto il 15 agosto 1916.

(162173) - **Treglia** Antonino - Manovale - Stazione Saraceni - Sergente di fanteria - morto il 19 agosto 1916.

(170177) - **Palma** Romano - Frenatore - Deposito P. V. Venezia - Soldato di fanteria - morto il 31 agosto 1916.

(129356) - **Maritati** geom. Tommaso - Assistente dei lavori - Servizio costruzioni - Sottotenente di fanteria - morto il 4 settembre 1916.

(157251) - **Migliorini** Aldo - Applicato - Stazione Venezia Maritt. Sottoten. di fanteria - morto l'8 settembre 1916.

(103515) - **Mazzoni** Ermanno - Applicato - Servizio Personale - Tenente di fanteria - morto il 12 settembre 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Cecotti** Angelo - Manovale avventizio - Deposito locom. Udine - Soldato degli alpini - morto l'8 luglio 1916.

(159751) - **Ciciriello** Francesco - Manovale - Squadra rialzo Milano Centrale - Soldato di fanteria - morto il 25 agosto 1916.

(162973) - **Susini** Galileo - Applicato - Servizio Veicoli - Caporale d'artiglieria - morto il 30 agosto 1916.

Ordine di servizio N. 10^{V} (S.).

Biglietti per viaggi gratuiti a favore delle famiglie degli Onorevoli Senatori e Deputati.

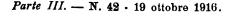
Per il 4° anno della XXIV Legislatura (26 ottobre 1916-25 ottobre 1917) verranno emessi biglietti serie B° e buoni bagaglio di nuovo modello, da tenersi validi con i treni in partenza dopo la mezzanotte del 25 ottobre 1916 e che avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 25 ottobre 1917, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei collegi elettorali.

I nuovi biglietti serie B° e buoni bagaglio si distinguono principalmente per un *cerchietto bleu* stampato nel mezzo del biglietto e dello scontrino di controllo, e per l'indicazione, sul fondo, dell'anno 4° della XXIV Legislatura.

Per quanto riguarda la compilazione, validità e utilizzazione dei biglietti di che trattasi, nonchè le norme da seguire nei casi di irregolarità od abusi, si confermano le disposizioni contenute nell'ordine di servizio n. 19 V (S) del 14 ottobre 1915 (Bollettino ufficiale, n. 41), e si rammenta in modo speciale che la validità dei biglietti serie B° e dei relativi buoni bagaglio emessi per il 3° anno della XXIV Legislatura scade alla mezzanotte del 25 del corrente mese.

Però il viaggiatore che, munito di biglietto serie B°, si trovi in viaggio o lo inizi non oltre la mezzanotte del 25 andante ha diritto di utilizzare il biglietto stesso fino alla stazione per la quale venne vidimato o per quella ove eventualmente il viaggiatore intendesse di effettuare una fermata.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Trasporto in servizio internazionale - Assegno - Stato di guerra - Sospensione dell'azione.

In conseguenza dell'attuale stato di guerra e della impossibilità nell'Amministrazione ferroviaria di esplicare normalmente la propria difesa, deve sospendersi fino a dopo la pace ogni decisione su controversie (nella specie pagamento di assegno) attinenti a trasporti in servizio internazionale per l'Austria Ungheria.

TRIBUNALE DI MASSA (appello) - sentenza 24-28 luglio 1916. (*Est.* Abiuso) - ferrovie contro Caro.

Ritenuto in

FATTO

Che con citazione 8 luglio 1915 il signor Pilade Caro conveniva davanti la Pretura di Carrara l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed esponendo che egli nel 10 luglio 1914 aveva spedito dalla stazione di Avenza a quella di Makò (Ungheria) un carro di marmi gravato di assegno per lire 270, come dal relativo scontrino di riconoscimento Serie N. 10140, numero d'ordine 76; e che nonostante il vagone fosse giunto a destinazione e fosse stato ritirato, egli non era riuscito ad ottenere il pagamento della somma di assegno; chiedeva la condanna della convenuta a dovergli pagare la somma suindicata con gli interessi commerciali decorsi e decorrendi e con le spese di lite.

Le ferrovie comparivano in giudizio a mezzo del procuratore signor avv. Francesco Del Nero; ma essendo questi stato richiamato alle armi, più non curavano di provvedere alla loro difesa ed

il pretore, ritenuta la causa in loro assenza, con pronunciato 28 febbraio 1916 accolse pienamente le istanze attrici.

Contro tale sentenza l'Amministrazione ferroviaria ha interposto rituale appello.

Considerato in

DIRITTO

Che le ferrovie dello Stato, svolgendo in questa sede le difese che non fecero valere davanti il primo giudice, sostengono che a base del disposto degli art. 13 e 50 della Convenzione Internazionale di Berna, resa esecutoria in Italia con la legge 15 dicembre 1892, n. 170, e degli articoli 1 e 2 del decreto Luogotenenziale 27 maggio 1915 n. 739, essi devono venire assolte dalla osservanza del giudizio; o quanto meno, che devesi ordinare il rinvio della causa a due mesi dopo la cessazione della guerra.

L'art. 13 della convenzione di Berna stabilisce tra l'altro che: « Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement a' l'expediteur que du moment l'au le montant en aura été soldé par le destinatoire »; il che è perfettamente rispondente ai principii, non essendo la spedizione con assegno che un mandato ad esigere, all'atto della consegna della merce al destinatario, la somma indicata dal mittente.

È quindi manifesto che nella specie le ferrovie non possano essere condannate a pagare al prof. Caro l'importo dell'assegno di cui fu gravata la spedizione del vagone di marmi, se non risulti la prova che il destinatario abbia ritirato la merce con o senza pagamento dell'assegno, dovendone in entrambi i casi rispondere le ferrovie. Ora a causa dello stato di guerra, esistente tra l'Italia e l'Austria-Ungheria da epoca anteriore non solo alla citazione ma anche al ricorso in via amministrativa presentato dal Caro il 23 giugno 1915, le ferrovie dello Stato si trovano nella evidente impossibilità di conoscere la sorte di quella spedizione e di esercitare l'azione di regresso verso le ferrovie austro-ungariche ai sensi e nei modi dell'art. 50 della citata convenzione di Berna. Trattasi indubbiamente di un caso di forza maggiore, che se non può valere a fare assolvere senz'altro le ferrovie dalla osservanza del pre-

sente giudizio, che fu regolarmente istituito, induce tuttavia a rinviare la causa a due mesi dopo la pubblicazione della pace, per dare modo alle ferrovie, senza pregiudizio dei diritti dell'attore, di esplicare normalmente la propria difesa che presentemente sarebbe coartata ed anzi resa impossibile dallo stato di guerra.

Che è d'uopo quindi riformare la sentenza del pretore di Carrara; e dovendosi procedere a nuova istruttoria, la causa può essere rinviata al primo giudice con incarico di statuire anche sulle spese di questo giudizio.

PER TALI MOTIVI

il Tribunale:

Pronunciando in grado d'appello; in riforma della sentenza del pretore di Carrara 28 febbraio 1916, del cui appello si tratta;

Ordina il rinvio della causa presente a due mesi dopo la pubblicazione della pace; e rimanda la causa per ulteriore corso davanti al primo giudice, il quale statuirà anche sulle spese di questo giudizio in appello.

ANNO IX - N. 43

26 OTTOBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, ottobre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. Decreto 5 *ottobre* 1916, *N.* 1313, *col quale viene dichiarato in stato di guerra il territorio di alcuni Comuni della Provincia di Bergamo* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'articolo 242 del Codice penale per l'esercito, approvato con R. decreto 28 novembre 1869;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per gli affari della guerra e dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

A decorrere dalla data della pubblicazione del presente decreto è dichiarato in stato di guerra il territorio dei seguenti comuni della provincia di Bergamo: Azzone, Bondione, Collere, Lizzola, Oltrepovo, Schilpario, Vilminore.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dal Comando supremo, addì 5 ottobre 1916.

VITTORIO EMANUELE

Boselli — Morrone — Orlando.

Visto, *Il Guardasigilli:* Sacchi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 ottobre 1916, n. 243.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 9 *luglio* 1916, *n.* 877, *relativo al procedimento contenzioso dinanzi alla Corte dei conti pei ricorsi in materia di pensioni o indennità* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Visti gli articoli 12 e 49 della legge 14 agosto 1862, n. 800;
Sentita la Corte dei conti;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro, segretario di Stato per il tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I ricorsi alle sezioni unite della Corte dei conti, in materia di pensioni od indennità che siano in tutto o in parte a carico di enti diversi dallo Stato, debbono essere redatti sulla prescritta carta bollata e contenere:

a) l'indicazione del provvedimento che s'impugna e della data della sua notificazione;

b) i motivi in fatto e in diritto e le conclusioni con la indicazione dei documenti che si producono;

c) la sottoscrizione del ricorrente o di chi legalmente lo rappresenta;

Il ricorrente deve eleggere il domicilio in Roma, ed in mancanza s'intende che per gli atti e gli effetti del ricorso abbia eletto domicilio presso la Segreteria della Corte.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 luglio 1916, n. 176.

Art. 2.

Salvo i casi in cui leggi speciali stabiliscano termini diversi, i ricorsi debbono, a pena di decadenza, essere depositati insieme al provvedimento impugnato nella segreteria della Corte nel termine di 90 giorni decorrenti dalla notificazione del provvedimento impugnato.

Se il ricorso non sia stato notificato giudizialmente alla parte contraria prima del deposito di cui al comma precedente deve esserle notificato, a pena di decadenza, entro 30 giorni successivi al compimento del termine stabilito pel deposito. Il termine per la notificazione è aumentato di altri 30 giorni se le parti o alcuna di esse risiedano fuori di Europa. La prova della notificazione del ricorso deve essere depositata in segreteria.

Art. 3.

Quando trattisi di pensioni che gravino in parte sul bilancio dello Stato non occorre notificazione del ricorso a chi rappresenta l'Amministrazione dello Stato. In questo caso è data notizia del ricorso al procuratore generale a cura della segreteria.

Ove il ricorso, giusta le facoltà concesse dalle rispettive leggi, sia proposto dall'ente cui incombe il pagamento della pensione o indennità e che a mezzo di suo rappresentante abbia partecipato alla relativa liquidazione, il termine del deposito del ricorso decorre dalla data del provvedimento impugnato.

Art. 4.

Il convenuto può nei 30 giorni successivi alla notificazione del ricorso, far notificare giudizialmente al ricorrente la sua risposta.

Questa deve contenere l'elezione di domicilio in Roma, i motivi in fatto e in diritto, le conclusioni e le indicazioni dei documenti che si producono.

In mancanza della elezione di domicilio in Roma, si intende che il convenuto abbia eletto domicilio presso la Segreteria della Corte.

Entro 10 giorni la risposta del convenuto deve essere depositata in segreteria con la prova della eseguita notificazione e coi documenti.

Art. 5.

È fatto obbligo alle amministrazioni depositarie dei documenti, in base ai quali fu emesso il provvedimento impugnato, di produrli insieme con ricorso ove esse siano ricorrenti, o nel termine di cui all'art. 4 se convenute.

Art. 6.

Nella risposta indicata nell'art. 4 il convenuto, anche se sia per lui trascorso il termine di cui all'art. 2, può, in via di ricorso incidentale, chiedere nel proprio interesse l'annullamento o la riforma del provvedimento impugnato.

Art. 7.

Il ricorrente può nei 30 giorni successivi alla notificazione del ricorso incidentale, far notificare giudizialmente al convenuto la sua risposta, la quale deve essere quindi depositata in segreteria, colla prova della eseguita notificazione nel termine indicato nell'ultimo comma dell'art. 4.

Art. 8.

Il domicilio dei funzionari incaricati di rappresentare pubbliche amministrazioni è di diritto nel loro ufficio.

Art. 9.

Trascorsi i termini di cui all'art. 4, o, nel caso di ricorso incidentale, quelli di cui all'art. 7, può da qualunque delle parti in causa essere domandata al presidente della Corte la fissazione della udienza per la discussione della causa.

Art. 10.

Il Presidente con suo decreto:

1° fissa l'udienza per la discussione della causa;

2° stabilisce entro qual termine possano le parti presentare nuove memorie e documenti;

3° designa il consigliere relatore.

Del decreto presidenziale la segreteria dà immediato avviso al procuratore generale al quale debbono essere trasmessi gli atti e i documenti prodotti nel corso del giudizio.

Art. 11.

Dieci giorni prima della scadenza del termine di cui al n. 2 del precedente articolo, il procuratore generale deposita in Segreteria le sue conclusioni scritte, e, qualora nella controversia sia interessato lo Stato, anche la prova della eseguita notificazione.

Art. 12.

Il decreto Presidenziale di cui all'art. 10 è notificato giudizialmente, a cura della parte diligente, alle altre, ed è quindi depositato in segreteria con la prova dell'eseguita notificazione.

Art. 13.

Quindici giorni prima dell'udienza fissata per la discussione della causa o di quella a cui la causa fu rinviata, debbono tutti gli atti e documenti prodotti essere trasmessi al consigliere relatore.

Questi all'udienza fa la relazione della causa: quindi le parti sono ammesse a presentare le loro deduzioni orali, personalmente o a mezzo di procuratore speciale.

Il procuratore generale, ove non sia ricorrente, dà per ultimo le sue conclusioni.

Art. 14.

Quando il ricorso sia proposto dal procuratore generale, questi deve osservare le forme e i termini stabiliti negli articoli precedenti, ma non è tenuto a presentare conclusioni scritte.

Art. 15.

Se più siano gli interessati ad opporsi al ricorso, e questo sia stato notificato soltanto ad alcuni, la Corte ordina che il giudizio venga integrato con intervento degli altri.

Art. 16.

In qualunque stato della causa sono ammessi l'intervento e la adesione di coloro che abbiano interesse nella proposta domanda di annullamento o di riforma del provvedimento impugnato.

Art. 17.

L'atto con cui si provvede alla integrazione del giudizio giusta l'art. 15 e la prova della notificazione del ricorso, di cui nel capoverso del precedente articolo, debbono essere depositati in segreteria; quindi il giudizio è riassunto sull'istanza della parte diligente ed il nuovo decreto presidenziale di cui all'art. 10 deve essere notificato a tutti gli interessati.

Art. 18.

Se il convenuto, o i convenuti, od alcuni di essi non abbiano avuto notificazione in persona del ricorso, e non compariscano in giudizio, deve nei loro rapporti essere rinnovata la detta notificazione, colla indicazione dell'udienza a cui fu a tale scopo rinviata la causa. La nuova notificazione del ricorso non è neces-

saria se il decreto di fissazione d'udienza sia stato notificato in persona propria.

Per le pubbliche Amministrazioni è considerata notificazione in persona propria anche quella avvenuta mediante consegna dell'atto relativo a persona incaricata dal capo d'Amministrazione di ricevere gli atti giudiziali ad esse diretti.

Art. 19.

La decisione è sottoscritta dal presidente e dal consigliere estensore, ed è pubblicata, nella sola parte dispositiva, nella prima udienza successiva al giorno in cui fu pronunciata.

Questa disposizione è estesa a tutte le decisioni emesse dalle sezioni unite della Corte in sede contenziosa.

Art. 20

Al giudizio di revocazione, da istituirsi nel termine e nei casi indicati dall'art. 44 della legge 14 agosto 1862, n. 800, contro le decisioni emesse dalla Corte sopra i ricorsi contemplati nelle presenti disposizioni, sono applicabili le norme di procedura stabilite in questo decreto.

Art. 21.

La Corte nell'ammettere mezzi istruttori stabilisce i termini da osservare ed i modi con cui debbono seguire, applicando, per quanto è possibile, le disposizioni delle leggi di procedura civile.

Art. 22.

Per i ricorsi depositati nella Segreteria delle Sezioni unite della Corte e non notificati, prima della andata in vigore del presente decreto, i termini per la notificazione indicati nel 2° comma dell'art. 2 decorrono dalla data suddetta.

Pei ricorsi, che siano stati depositati e notificati prima della entrata in vigore di questo decreto, decorrono da tale data i termini relativi agli atti del procedimento che restino a compiersi.

Art. 23.

Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie a quelle contenute nel presente decreto.

Art. 24.

Il presente decreto andrà in vigore dal 1° novembre 1916.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 luglio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 31 *agosto* 1916, *n.* 1090, *contenente provvedimenti in materia tributaria* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re colla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per le finanze e per l'interno, di concerto col ministro del tesoro, ed in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri;

Abbiamo ordinato ed ordiniamo:

Art. 1.

Per provvedere ai bisogni straordinari del tesoro ed alle finanze dei comuni è dato valore di legge per la durata della guerra alle disposizioni contenute negli allegati *A, B, C, D, E, F*, riguardanti rispettivamente:

A) contributo straordinario per l'assistenza civile;

B) disposizioni a favore dei comuni;

C) addizionale al dazio governativo sulle bevande;

D) sopraprofitto di guerra e tassa di esportazione;

E) monopolio della vendita dei fiammiferi;

F) aggiunte e modificazioni alle tasse di bollo.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 settembre 1916. n. 208.

Art. 2.

Le disposizioni contemplate nel presente decreto avranno applicazione nei modi e termini rispettivamente stabiliti negli allegati stessi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 agosto 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — CARCANO — ORLANDO.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

ALLEGATO F.

Aggiunte e modificazioni alle leggi sulle tasse di bollo.

Art. 1.

A datare dal 1° novembre 1916, indipendentemente dalle tasse e imposte vigenti, è istituita per tutti i trasporti sulle ferrovie e sulle tramvie intercomunali, che non si riferiscano a persone, per la durata della guerra, e per i sei mesi successivi alla conclusione della pace, una straordinaria tassa di bollo nelle misure seguenti:

A) *Ferrovie ordinarie*:

1. Pel trasporto di pacchi ferroviari (per ogni pacco), L. 0,10.
2. Pel trasporto di bagagli, cani e velocipedi (per ogni spedizione), L. 0,30.

3. Pel trasporto di merci fino ad 1 tonnellata (per ogni spedizione), L. 0,30.

4. Pel trasporto di merci oltre ad 1 tonnelata (per ogni spedizione), L. 0,50.

5. Pel traporto a carro completo delle merci ascritte alle classi 6, 7 ed 8 della tariffa (per ogni spedizione), L. 2. —

6. Pel trasporto a carro completo delle merci ascritte alle prime 5 classi della tariffa ferroviaria (per ogni spedizione), L. 1.

B) *Ferrovie a scartamento ridotto e tramvie*:

1. Pel trasporto di pacchi ferroviari (per ogni pacco), L. 0,10.

2. Pel trasporto di bagagli, cani e velocipedi (per ogni spedizione), L. 0,15.

3. Pel trasporto di merci senza vincolo di peso (per ogni spedizione), L. 0,15.

4. Pel trasporto di merci con vincolo di peso (carro completo per ogni spedizione), L. 0,50.

Le tasse suddette sono riscosse in modo virtuale con l'obbligo nelle Società ed esercenti le ferrovie e tramvie di versare le tasse medesime nei modi stabiliti dall'art. 66 della legge 4 luglio 1897, n. 414 (testo unico), contemporaneamente alle tasse proporzionali ed alle sovratasse di bollo di cui nelle leggi 23 aprile 1911, n. 509; 29 dicembre 1912, n. 1365; 8 giugno 1913, n. 631, e 14 luglio 1912, n. 835.

Art. 2.

A datare dal 1° ottobre 1916, le dichiarazioni, le polizze, le ricevute, i libretti e gli altri atti o convenzioni coi quali si fa constare della concessione dell'uso di armadi o scomparti, di casse forti, di cassette di sicurezza e di custodia da parte di istituti o società di credito, casse di risparmio, monti di pietà, opere pie, banche e privati banchieri, sono soggetti ad una tassa annuale di bollo, indipendentemente da quella dovuta sui titoli suddetti, secondo la loro natura, ai sensi della legge sul bollo.

La tassa è stabilita nella misura di lire 3, se il corrispettivo della concessione, ragguagliato ad anno, sia di lire venti o meno; di lire 6, se il corrispettivo stesso ecceda le lire venti e non le lire quaranta; di lire 12, se il corrispettivo ecceda quest'ultima somma.

La tassa annua di cui sopra è raddoppiata quando la concessione è fatta a nome di più di una persona, o al nome di una persona sola con designazione del procuratore.

La tassa è percetta in modo virtuale mediante abbonamento, osservate le prescrizioni dell'art. 65 della legge di bollo e del R. decreto 23 aprile 1881, n. 168.

Art. 3.

A datare dal 1° gennaio 1917, le cambiali, gli effetti o recapiti di commercio contemplati nell'art. 3, secondo capoverso, della legge 4 luglio 1897, n. 414 (testo unico) e le fatture accettate con obbligo di pagamento a termine, sono soggette ad una tassa di bollo, comprensiva di decimi ed addizionale, graduata nelle misure seguenti:

quando la somma:

non supera lire 100, L. 0,10;

supera lire 100 fino a L. 1000 per ogni 100 lire o frazione di 100 lire, L. 0,10;

supera lire 1000 fino a lire 5000 per ogni 500 lire o frazione di 500 lire, L. 0,50;

supera lire 5000 per ogni 1000 lire o frazione di 1000 lire, L. 1.

Per le cambiali con scadenza superiore a sei mesi e per quelle in bianco le tasse stabilite dal presente articolo sono raddoppiate.

Per le cambiali pagabili all'estero e per quelle provenienti dall'estero, in quanto siano state assoggettate a corrispondente tassa di bollo nel paese di origine, le tasse di cui sopra sono ridotte a metà.

Nulla è innovato per quanto riguarda la tassa di quietanza stabilita dal R. decreto 12 ottobre 1915, n. 1510, allegato *C*.

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. Maestà:

Il ministro segretario di Stato per le finanze

MEDA.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 3 *settembre* 1916, *n.* 1306, *col quale viene autorizzata la spesa di L.* 50,000 *per la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Ritenuta l'urgenza di autorizzare ed inscrivere in bilancio la ulteriore spesa di lire 50,000 proposta per la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento delle ferrovie dello Stato, col disegno di legge n. 621, presentato alla Camera dei deputati nella seduta dell'8 giugno 1916, e che le vicende dei lavori parlamentari non hanno consentito di tradurre in legge;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato pei lavori pubblici e per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quello per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È autorizazta la spesa di lire 50,000, da inscriversi all'apposito capitolo n. 123-ter della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1916-917: « Spesa per la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento delle ferrovie dello Stato (legge 23 luglio 1914, n. 742) », in aggiunta a quelle

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 ottobre 1916, n. 244.

stabilite dall'articolo 24 della legge 23 luglio 1914, n. 742, e dai Nostri decreti-legge 1° agosto 1915, n. 1297, e 30 gennaio 1916, numero 144, per la Commissione suddetta.

Art. 2.

È diminuito di L. 50,000 lo stanziamento del capitolo 266 della spesa del Ministero predetto per l'esercizio finanziario 1916-17: « Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate o ad eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti L. 30,000 e e con leggi speciali per somme superiori ».

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 settembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — ARLOTTA — CARCANO.

Visto, *Il Guardasigilli:* SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 *settembre* 1916, *n.* 1305, *col quale vengono aumentati gli stanziamenti dei capitoli n.* 1 *e* 9 *dello stato di previsione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari pel* 1916-17, *ed è istituito il capitolo n.* 56 *dello stato di previsione medesimo* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 4 del R. decreto 22 giugno 1916, n. 756;

Visto il Decreto Luogotenenziale 16 luglio 1916, numero 904;

Ritenuta la necessità di stanziare nel bilancio del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari le spese per l'indennità all'incaricato delle funzioni di economo-cassiere e di primo impianto del Ministero stesso nonchè di aumentare congruamente la dotazione del capitolo relativo agli assegni ed alle indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del ministro del tesoro, di concerto col ministro dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Gli stanziamenti dei capitoli n. 1 « Ministero personale (Spese fisse) » e n. 9 « Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti » dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-1917,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 ottobre 1916, n. 243.

sono aumentati rispettivamente delle somme di lire mille (L. 1000) e di ventiduemilacinquecento (L. 22,500).

Nello stato di previsione predetto è istituito il capitolo n. 56 « Spese d'impianto del Ministero » collo stanziamento di lire quindicimila (L. 15,000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, addì 10 settembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il Guardasigilli:* SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 1° *ottobre* 1916, *n.* 1366, *col quale alla tabella delle merci di vietata esportazione sono aggiunte la cera d'api, greggia e lavorata e le piume da letto* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i Regi decreti 1° agosto 1914, n. 758 e 6 agosto 1914, n. 790, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 ottobre 1916, n. 249.

Visto il R. decreto 13 novembre 1914, n. 1332, col quale fu vietata la rispedizione all'estero delle merci di vietata esportazione giunte ad un porto dello Stato con destinazione per l'Italia;

Visto il decreto Luogotenenziale 2 gennaio 1916, n. 15, col quale fu coordinata in testo unico la lista delle merci di vietata esportazione ed approvata la relativa tabella;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Alla tabella delle merci di vietata esportazione dal Regno, approvata con decreto Luogotenenziale del 2 gennaio 1916, n. 15, è aggiunta la voce seguente: Cera d'api greggia e lavorata e piume da letto.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — SONNINO — MORRONE — CORSI — RAINERI — DE NAVA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 19 *ottobre* 1916, *n.* 1364, *col quale viene fissato l'orario massimo di apertura e di chiusura dei pubblici esercizi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Vedute le leggi 30 giugno 1889, n. 6144, serie 3ª, sulla pubblica sicurezza e 19 giugno 1913, n. 632, contro l'alcoolismo e i relativi regolamenti;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'orario per d'apertura dei pubblici esercizi indicati nell'articolo 50 della legge sulla pubblica sicurezza 30 giugno 1889, n. 6144, serie 3ª, non può avere inizio prima dell'alba, e l'orario di chiusura non può protrarsi oltre le ore 22 1/2.

Restano ferme le disposizioni delle leggi vigenti che affidano alle competenti autorità la facoltà di stabilire diversamente gli orari suddetti, purchè sempre entro i limiti di cui sopra.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 ottobre 1916, n. 249.

Art. 2.

Non sono compresi nella disposizione di cui al primo comma dell'art. 1 gli alberghi e le locande. Anche tali esercizi tuttavia dovranno, entro i limiti dell'orario stabilito dall'articolo stesso, chiudere le sale di mensa di convegno, di scrittura.

Art. 3.

I pubblici esercizi annessi alle stazioni ferroviarie possono aprirsi un'ora prima della partenza del primo treno e rimanere aperti fino ad un'ora dopo la partenza dell'ultimo treno, purchè tengano l'ingresso praticabile soltanto dall'interno della stazione ed esclusivamente per uso dei viaggiatori e delle persone addette alla stazione medesima.

Art. 4.

In casi del tutto eccezionali, e per esclusive considerazioni di pubblico interesse, i prefetti, sentite le Commissioni provinciali di cui all'art. 3 della legge 19 giugno 1913, n. 632, nonchè la Camera di commercio competente, possono accordare la protrazione dell'orario di chiusura fino alle ore 23 1/2 e l'anticipo di un'ora sull'orario di apertura.

Per gli esercizi pubblici annessi a teatri o a sale destinate a pubblico spettacolo, la concessione speciale di cui nel comma precedente può estendersi fino alla mezzanotte.

Art. 5.

I contravventori sono puniti coll'ammenda non minore di lire venti o coll'arresto non minore di giorni tre.

Elevata la contravvenzione, l'autorità competente può ordinare la sospensione o la chiusura dell'esercizio.

I ricorsi contro i provvedimenti adottati in base al presente decreto, non sono ammessi trascorsi quindici giorni dalla comunicazione dei provvedimenti stessi.

Art. 6.

Il presente decreto entrerà in vigore col primo novembre 1916.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ORLANDO.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 19 *ottobre* 1916, *n.* 1365, *che modifica l'articolo* 1 *dell'allegato* F *al decreto Luogotenenziale* 31 *agosto* 1916, *n.* 1090 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
In forza dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 ottobre 1916, n. 249.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto coi ministri dei lavori pubblici, del tesoro e per i trasporti marittimi e ferroviari, ed in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

All'art. 1 dell'allegato *F* al decreto Luogotenenziale 31 agosto 1916, n. 1090, è sostituito ad ogni effetto il testo che segue:

« Art. 1. — A datare dal 1° novembre 1916, indipendentemente « dalle tasse ed imposte vigenti, è istituita per tutti i trasporti sulle « ferrovie e sulle tramvie intercomunali, che non si riferiscano a « persone, per la durata della guerra e per i sei mesi successivi alla « conclusione della pace, una straordinaria tassa di bollo nelle « misure seguenti:

A) Ferrovie esercitate dallo Stato o dall'industria privata.

	Ferrovie a scartamento ordinario	Ferrovie a scartamento ridotto
1. Trasporti di pacchi ferroviari: per ogni pacco	L. 0.10	L. 0.10
2. Trasporti di bagagli, cani e velocipedi: per ogni spedizione	» 0.20	» 0.15
3. Trasporti di merci tassate con tariffa senza vincolo di peso, a grande ed a piccola velocità, di valori e di bestiame a capo (esclusi i trasporti di giornali): per ogni spedizione	» 0.30	» 0.15
Per i trasporti anzidetti, quando siano applicate le tasse minime per spedizione: per ogni spedizione	» 0.10	» 0.10
4. Trasporti di merci tassate con tariffe con vincolo di peso, a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria, o con prezzi minimi per carro, di feretri, di bestiame a carro completo e di veicoli montati: per ogni spedizione	» 1.—	» 0.50

B) Tramvie intercomunali.

1. Trasporti di bagagli e di piccoli colli da spedirsi isolatamente, di cani e velocipedi: per ogni spedizione . . . . L. 0.10

2. Trasporti di merci, valori, bestiame e altre cose in genere senza vincolo di peso o di numero: per ogni spedizione . . . . . » 0.10

3. Trasporti di cui al n. 2, con vincolo di peso o di numero, e trasporti di feretri e veicoli montati: per ogni spedizione . . . » 0.30

I trasporti sulle tramvie intercomunali, pei quali la spesa di porto non ecceda centesimi cinquanta, sono soggetti alla tassa straordinaria di bollo nella misura invariabile di centesimi 5 per ogni spedizione.

« La tassa straordinaria di bollo non è applicabile ai trasporti « eseguiti direttamente dalle Amministrazioni dello Stato; lo è in- « vece quando tali trasporti siano eseguiti a mezzo di imprese.

« Per i trasporti in servizio cumulativo italiano o di corrispondenza, effettuati tra ferrovie, o tra ferrovie e tramvie, la tassa « straordinaria di bollo sarà applicata una sola volta e nella mi- « sura maggiore.

« Per i trasporti in servizio internazionale tassati con le ta- « riffe cumulative, l'applicazione della tassa straordinaria di bollo « decorrerà da quella data che verrà stabilita dalla Direzione ge- « nerale delle ferrovie dello Stato d'accordo colle Amministra- « zioni estere interessate.

« La tassa straordinaria di bollo è riscossa in modo virtuale « con obbligo alle Società ed esercenti le ferrovie e tramvie di ver- « sarla nei modi stabiliti dall'art. 66 del testo unico delle leggi « sulle tasse di bollo 4 luglio 1897, n. 414, contemporaneamente « alle tasse proporzionali ed alle addizionali di bollo, di cui nelle « leggi 23 aprile 1911, n. 509, 14 luglio 1912, n. 835, 29 dicem- « bre 1912, n. 1365, 8 giugno 1913, n. 631, e nel Luogotenenziale de- « creto 9 dicembre 1915, n. 1806 ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — BONOMI — CARCANO — MEDA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

Appendice N. 1 all'Ordine generale N. 1-1915. (S.).

Istituzione di un ufficio pel servizio dei piroscafi da carico in Genova.

È instituito, a datare dal 1° novembre 1916 un Ufficio temporaneo pel servizio dei piroscafi da carico in Genova, alla immediata dipendenza dell'Esercizio Navigazione.

Il capo di tale Ufficio avrà le stesse facoltà che sono conferite ai capi degli Ispettorati di navigazione dagli articoli 11, 12 e 13 dell'Ordine generale n. 1-1915 (*Deliberazione del Consiglio di amministrazione* 11 *ottobre* 1916).

Ordine di servizio N. 192. (M. C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Soresina-Soncino.

Di conformità ad accordi intervenuti con la Società nazionale di ferrovie e tranvie, concessionaria per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Soresina-Soncino, a partire dal 1° novembre 1916 viene attivato, pel transito di Soresina, il servizio cumulativo fra le ferrovie dello Stato (comprese le linee in esercizio speciale delle F. S. e le linee complementari sicule) e la ferrovia predetta per i trasporti dei viaggiatori, bagagli, cani, velocipedi e giornali, nonchè di merci a G. V., P. V. Acc. ed a P. V. O., bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri.

Il servizio cumulativo è esteso alle linee Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Orbetello-Porto S. Stefano e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale.

CONDIZIONI GENERALI.

1. *Allacciamento della ferrovia Soresina-Soncino con le F. S.*

I rapporti di servizio fra le F. S. e la ferrovia Soresina-Soncino si svolgono a mezzo di un binario di allacciamento fra la stazione di Soresina F. S. e quella omonima della ferrovia suddetta.

2. *Accettazione dei trasporti.*

I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

3. *Tariffe.*

Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) - *Per la rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi.

b) - *Per la ferrovia Soresina-Soncino*:

1° per i viaggiatori, bagagli e cani le tariffe delle ferrovie dello Stato con aumenti particolari;

2° per i trasporti di merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria le tariffe generali e speciali, e relative condizioni, in vigore sulle ferrovie dello Stato (edizione 1° luglio 1916) con l'aumento del 23 % sulle tasse di porto, diritti fissi, sopratasse di transito e tasse accessorie, da computarsi suppletivamente in base all'apposita tabella valevole per la ferrovia Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno,

di cui al comma *l*) del punto III dell'ordine di servizio n. 184-1916, fatta eccezione per i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini per i quali è da computare soltanto l'aumento dell'8 %.

I prezzi delle tariffe N. 1 e 11 G. V. sono stabiliti in L. 0,40 per le spedizioni fino a Kg. 10 e in L. 0,65 per le spedizioni da oltre 10 fino a 20 Kg., *compresa la sovratassa di transito*.

4. *Concessioni speciali e trasporti militari.*

Le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe » (edizione 1° gennaio 1909 e relative appendici) ed il « Regolamento pei trasporti militari » (edizione 1° luglio 1911 e successive modificazioni) sono applicabili anche sul percorso della ferrovia Soresina-Soncino in tutte le loro prescrizioni e modalità con i prezzi in vigore per le ferrovie dello Stato e con le quote di correzione di cui al punto 3° per i trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O.

I prezzi da riscuotersi sul percorso della ferrovia Soresina-Soncino, per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari » risultano dal prospetto « Allegato B » al presente Ordine di servizio.

TRASPORTO DI VIAGGIATORI.

5. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.*

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordinaria, tanto di corsa semplice che di andata-ritorno, risultano dal prospetto « Allegato C », indicante le corrispondenze con le stazioni delle F. S.

Il servizio cumulativo per i viaggiatori fruenti delle riduzioni portate dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento pei trasporti militari » è ammesso fra le stazioni della ferrovia Soresina-Soncino e tutte quelle delle F. S. ammesse al rilascio dei relativi biglietti.

6. *Caratteristiche dei biglietti.*

I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno gli stessi colori ed il medesimo formato di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione sulla ferrovia Soresina-Soncino.

7. *Distribuzione dei biglietti.*

La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della ferrovia Soresina-Soncino pei treni in coincidenza fra le due Amministrazioni e che abbiano vetture della rispettiva classe richiesta, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'orario ufficiale.

8. *Penalità ed introiti suppletori.*

Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., verranno riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà presentare i viaggiatori alla stazione di transito, perchè sia provveduto alla regolarizazizione del loro viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni suppplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da esse e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che dànno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

Trasporti di bagagli, cani, velocipedi e giornali.

9. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.*

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli, cani e velocipedi sono le medesime abilitate al servizio stesso pei viaggiatori.

10. *Registrazione dei bagagli, cani e velocipedi.*

La registrazione dei bagagli tanto a tariffa ordinaria che a tariffa ridotta (concessioni speciali) e dei cani e velocipedi si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

11. *Tassazione dei trasporti.*

Le tasse per il trasporto dei bagagli e cani sono da computarsi separatamente per ciascuna Amministrazione con applicazione della tassa minima per spedizione di L. 0,75 tanto per il percorso sulle Ferrovie dello Stato che su quello della ferrovia Soresina-Soncino.

Per il percorso su quest'ultima sono da applicarsi per i bagagli a tariffa ordinaria, per i cani e per i velocipedi, le quote, di cui l'« Allegato D » al presente Ordine di servizio.

12. *Giornali.*

Il servizio cumulativo pel trasporto dei giornali è ammesso fra tutte le stazioni delle ferrovie dello Stato e quelle di Genivolta e Soncino della ferrovia Soresina-Soncino.

TRASPORTI A G. V., P. V. ACC. E P. V. O.

13. *Trasporti ammessi al servizio cumulativo.*

Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a G. V. quanto a P. V. O., di bestiame e merci a P. V. Acc., nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, quest'ultime, esclusivamente a G. V.

14. *Stazioni della ferrovia Soresina-Soncino, relative distanze dal transito di Soresina, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.*

Le stazioni della ferrovia Soresina-Soncino, le relative distanze dalla stazione di Soresina, nonchè le indicazioni relative ai servizi, ai quali sono abilitate, ed agli impianti, di cui sono provviste, risultano dal prospetto « Allegato A » al presente Ordine di servizio.

15. *Documenti di trasporto.*

Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore, esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da conteggiarsi con un documento di trasporto in più le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale di esportazione P. V. (via di mare) documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

16. *Tassazione ed istradamento dei trasporti.*

I trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Soresina-Soncino si tasseranno per il percorso separato di ciascuna Amministrazione e saranno istradati per il percorso tra le stazioni delle Ferrovie dello Stato ed il transito di Soresina in base alle norme vigenti.

Si ricorda che pei trasporti in servizio cumulativo la soprattassa, di cui all'articolo 68 *bis* delle tariffe in vigore sulle F. S., va ridotta alla metà.

17. *Diritto fisso.*

Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni nella misura seguente: per metà a favore delle ferrovie dello Stato e per metà a favore della ferrovia Soresina-Soncino, fermo quanto al riguardo è stabilito per la linea Cerignola-Cerignola Città e salva la esazione del diritto fisso supplementare a favore dell'Amministrazione F. S. intermedia, quando i trasporti interessano più di due Amministrazioni.

Sopratassa di transito. — A favore della ferrovia Soresina-Soncino sono da applicarsi, ai trasporti in servizio cumulativo, le sottoindicate sopratasse di transito le quali si computano sul peso tassabile e si arrotondano con le tasse di porto. Quando però per un trasporto si esiga la tassa minima per spedizione, si deve computare oltre la detta tassa minima anche la sopratassa minima di transito.

Merci a G. V. e P. V. per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. . . . . L. 0,30

Merci a P. V. O. id. id. . . . . » 0,25

Tassa minima - L. 0,10 per ogni spedizione a G. V. od a P. V.

Veicoli - per ogni veicolo . . . . L. 0,25

Tassa minima per ogni spedizione . . » 0,50

Nei casi in cui fosse sui veicoli caricata della merce, a questa sarà applicata la sopratassa delle merci, oltre quella stabilita per i veicoli.

Veicoli circolanti sulle proprie ruote - per ogni veic. L. 1,—

Bestiame	per ogni capo	»	0,30
	tassa minima per spedizione	»	0,50
	per ogni carro completo	»	1,—

Feretri e ceneri mortuarie - per ogni spedizione . . » 1,—

18. *Tasse minime.*

Le tasse minime per spedizione si applicano per intero tanto sulle Ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola-Cerignola Città, come pure per il percorso cumulato delle F. S., delle linee Brescia-Iseo e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò, quanto sulla ferrovia Soresina-Soncino.

19. *Carico e scarico.*

La facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a carro completo nelle stazioni della rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse sulla ferrovia Soresina-Soncino.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico, effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso dalle singole Amministrazioni l'abbuono sul diritto fisso nella misura indicata nelle rispettive tariffe.

20. *Pagamento delle tasse di trasporto ed altre accessorie.*

Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzi-

naggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della grue, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Per i casi di false dichiarazioni, previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare in partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto e dal relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere. anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe per i casi di interruzione di linee.

21. *Spese anticipate, assegni e riserve, ecc.*

Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità od abusi. documenti e formalità doganali, modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc., valgono anche nei rapporti con la ferrovia Soresina-Soncino le norme vigenti sulla rete dello Stato.

A giustificazione del debito per gli assegni gravanti spedizioni non ammesse al servizio cumulativo, la stazione di Soresina (Stato) dovrà trattenere la scheda originale e ritirarne l'obbligazione dell'assegno dal delegato della ferrovia stessa sull'apposito modulo C1-466, uniformandosi alle disposizioni di cui all'art. 30 punto 3° delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » diramate con l'Ordine di servizio N. 160-1909.

22. *Trasporti a domicilio.*

Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

23. *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.*

Non essendo la stazione di Soresina (Stato) ammessa al servizio interno della ferrovia Soresina-Soncino, i trasporti provenienti dalla ferrovia stessa e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per la sua stazione di Soresina città e consegnati alla stazione di Soresina (Stato) dal rappresentante della ferrovia stessa scortati dai documenti di trasporto necessari per la spedizione fino a destino, giusta le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

I trasporti merci in senso inverso saranno carteggiati per la stazione di Soresina (Stato), dove dovrà avvenire lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico a cura del delegato della ferrovia Soresina-Soncino, quando sui documenti di trasporto risulti come definitiva la ferrovia medesima.

Riguardo ai trasporti da o per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna si estende soltanto al percorso tra la stazione di Soresina (Stato) e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto viene dall'estero con la lettera di vettura diretta intestata alla stazione di Soresina per l'inoltro ad una stazione della ferrovia Soresina-Soncino, se ne effettuerà nella detta

stazione di Soresina F. S. lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico, a cura del rappresentante di detta ferrovia;

b) se il trasporto proviene invece dalla ferrovia Soresina-Soncino ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Soresina della ferrovia suddetta ed il rappresentante della ferrovia stessa lo consegnerà alla stazione di Soresina (Stato) per l'eseguimento in servizio diretto in base alle tariffe interne italiane ed estere (carteggio da ferrovia a ferrovia) od in base a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta dal mittente sulla lettera di vettura, effettuando inoltre, immediatamente, il pagamento delle eventuali tasse e spese relative;

c) i trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli per i quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la ferrovia Soresina-Soncino mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Peraltro, siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Soresina ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale per il carteggio dei trasporti internazionali la stazione di Soresina (Stato) e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da e per l'estero (edizione 1° gennaio 1913) ».

Per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto dispongono l'art. 108 delle tariffe F. S. e le prescrizioni delle tariffe internazionali dirette.

24. *Deviazione dei trasporti.*

I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta o che, sebbene carteggiati regolarmente, pervenissero ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire con lo stesso documento per la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la rispedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire, esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido*, più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse gravato, e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

25. *Scambio ed uso del materiale rotabile.*

È ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre ferrovie secondarie italiane.

Il materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti per essere ammesso a circolare sulla linea Soresina-Soncino dovrà avere un peso per asse non superiore a tonnellate 15, una distanza massima fra le sale estreme di m. 5 per i veicoli a sale rigide, mentre per i veicoli a carrelli o portanti il segno ←⊖→ tale distanza potrà essere illimitata.

I carri ammessi a passare da una Amministrazione all'altra devono essere completi pel volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di carro completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame a P. V., i quali sono ammessi a passare da una Amministrazione all'altra purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali, se diretti alla linea Soresina-Soncino, e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle ferrovie dello Stato, se diretti alle linee di queste ultime.

I carri della ferrovia Soresina-Soncino sono contrassegnati dalla sigla S.N.F.T. (Soresina), ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di Soresina, per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni dell'Ordine di servizio N. 111-1914, circa gli avvisi M. 99 per i carri di altre Amministrazioni, ritirati dalla circolazione per cause eccezionali, da inviarsi all'Ufficio Materiale Mobile di Roma.

I carri della ferrovia Soresina-Soncino potranno utilizzarsi nel ritorno esclusivamente con spedizioni dirette alla ferrovia stessa.

È vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore(come pelli fresche, sangue, concimi, ecc.) i carri della detta ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati a trasporti delle derrate alimentari.

26. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.*

I copertoni delle due Amministrazioni e così pure le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare e proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo

assieme a questi, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

27. *Lavaggio e disinfezione dei carri. - Penalità relative.*

Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria alla pulitura od, occorrendo, alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame, di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Soresina deve essere accertato in contradittorio fra gli agenti delle due Amministrazioni lo stato di proprietà; ove sia stata trascurata od insufficiente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa.

In tali casi la stazione di Soresina F. S. deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento conforme all'allegato A all'O. S. N. 111-1914 da inviarsi all'Ufficio Materiale Mobile di Roma.

Pei carri carichi, restituiti in destinazione di una o più stazioni oltre quella di transito, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento come sopra è detto.

La stazione di Soresina deve altresì accertare e segnalare nei modi suesposti i casi in cui dalla ferrovia corrispondente siano stati utilizzati per il trasporto di bestiame o di merci infettanti carri F. S. od assimilati, che non ammettano tale qualità di carico.

28. *Pesatura delle merci al transito.*

Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti dalla ferrovia Soresina-Soncino il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Soresina, questa prenderà di ciò particolare nota, addebitando nel tempo stesso la tassa di pesatura alla ferrovia Soresina-Soncino, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

29. *Trasporti in servizio.*

La corrispondenza che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la rete dello Stato e la ferrovia Soresina-Soncino e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi mente i dispacci telegrafici.

30. *Servizio nella stazione di Soresina (Stato).*

Nella stazione di Soresina (Stato) l'Amminisrazione delle Ferrovie dello Stato provvede alla tenuta delle gestioni di transito ed alla esecuzione delle operazioni per lo scambio dei trasporti in servizio cumulativo.

31. *Gestioni contabili al transito.*

La stazione di Soresina, come stazione di transito con la ferrovia di Soresina-Soncino, dovrà, per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc. », di cui agli Ordini di servizio N. 160-1909 e N. 101-1914, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti controlli.

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di servizio valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata.

In base a quanto è detto nel presente ordine di servizio e relativi allegati, devono essere fatte le seguenti aggiunte nel « Pron-

tuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— a pagina 4, nell'indice delle Amministrazioni annesse al servizio cumulativo, introdurre l'indicazione di « Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie » - *Ferrovia Soresina-Soncino*. . . pag. 119-bis.

— nell'elenco alfabetico aggiungere, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni di detta ferrovia con l'indicazione della pagina 119-bis;

— alle pagine 35 e 37 nella prima colonna in bianco, dopo la linea « Adria-Piove » inserire nella testata l'indicazione della ferrovia « Soresina-Soncino », esponendo poi (in senso verticale) la lettera A di contro all'indicazione « Ferrovie dello Stato e linee da esse esercitate » nonchè di contro all'indicazione delle linee Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Orbetello-Porto S. Stefano e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale e tante lineette di contro ai nomi delle altre Amministrazioni indicate nella 1ª colonna a pag. 34 e 36;

— a pagina 36, dopo l'indicazione della « Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide », in fondo alla colonna n. 1, aggiungere « Ferrovia Soresina-Soncino », esponendo la lettera A nelle colonne n. 2 (Ferrovie dello Stato e linee da esse esercitate) n. 30 (Brescia-Iseo) n. 31 (Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno) n. 35 (Orbetello-Porto S. Stefano) e n. 43 (Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò-Centrale) e tracciando tante lineette nelle colonne delle altre Amministrazioni;

— a pagina 119-bis riportare le indicazioni tutte risultanti dal prospetto « Allegato A » al presente Ordine di Servizio.

Nella tavola I tracciare in rosso la linea Soresina-Soncino con i nomi delle singole stazioni, avendo cura di riempire, internamente, in rosso il cerchietto indicante la stazione di transito di Soresina (sulla linea Bergamo-Cremona).

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà, a pag. 58, di contro al nome della stazione di Soresina, che sarà da

considerarsi come stampato in carattere grassetto, esporre il richiamo (i) riportando in calce la seguente nota:

(i) Stazione di transito con la ferrovia Soresina-Soncino.

Devono inoltre essere fatte opportune aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1913) » e nello « Elenco delle stazioni e degli scali lacuali, marittimi ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1910).

Nella enumerazione dei transiti interni, di cui all'articolo 3 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito », si dovrà aggiungere la « Ferrovia Soresina-Soncino » con l'indicazione del transito di Soresina.

Nei prospetti dei servizi cumulativi fra le ferrovie dello Stato e le ferrovie secondarie, alle pagine 18 e 36 della parte IV delle « Tariffe e condizioni pei trasporti »(edizione 1° luglio 1916), si dovrà aggiungere la ferrovia Soresina-Soncino con l'indicazione dei seguenti prezzi:

fino a kg. 10	L.	0.30
da oltre 10 fino a kg 20	L.	0.50

Nella parte seconda della « Prefazione generale all'Orario generale di servizio », a pag. 20, dopo la linea Orbetello-Porto S. Stefano (Società nazionale ferrovie e tramvie) aggiungere la linea Soresina-Soncino assegnandole il numero progressivo 435; alle pagine 13 e 15 riportare nelle sedi opportune il nome delle stazioni di Genivolta e Soresina Città col relativo numero della linea 435 che dovrà figurare anche di fianco alla stazione di Soncino a pagina 15.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio n. 192-1916.*

Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie

Sede in Roma

Esercizio della ferrovia Soresina-Soncino

Direzione dell'Esercizio - Iseo

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanza in chilometri dalla stazione di transito di Soresina	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi						
			Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori: di testa	Piani caricatori: di fianco	Grue fisse: quantità	Grue fisse: portata in tonnel.	Bilancie a ponte: quantità	Bilancie a ponte: portata in tonnel.	Sagoma limite
Soresina città . . .	Soresina-Soncino	2	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	1	30	S
Genivolta . . .	Soresina-Soncino	8	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	
Soncino	Soresina-Soncino	16	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	1	30	S

Segue Allegato **A.**

TARIFFE.

Tariffe applicabili.

Le tariffe generali e speciali, e relative condizioni, in vigore sulle ferrovie dello Stato (edizione 1° *luglio* 1916), per quanto riguarda i trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. con l'aumento del 23 % sulle tasse di porto, diritti fissi, sopratasse di transito e tasse accessorie da computarsi suppletivamente in base all'apposita tabella valevole per la ferrovia Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno, di cui al comma *l*) del punto III dell'Ordine di servizio 184-1916, fatta eccezione pei trasporti di grano, granoturco, farine e semolini pei quali è da computarsi soltanto l'aumento dell'8 %.

Le dette tariffe sono da applicarsi su percorso separato.

Tariffe speciali n. 1 *ed* 11 *G. V.* Valgono i prezzi e le condizioni risultanti dalle tariffe stesse.

Nomenclatura e classificazione delle merci a P. V.

Quelle in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Diritto fisso.

Con le *ferrovie dello Stato*: metà di quello stabilito dalle rispettive tariffe alle ferrovie dello Stato e metà alla ferrovia Soresina-Soncino.

Con le altre *Amministrazioni secondarie*: vedasi, per quanto concerne l'altra Amministrazione corrispondente, il rispettivo prospetto, salva l'applicazione del diritto fisso supplementare a favore della *rete dello Stato* quale Amministrazione intermedia.

Carico e scarico.

Per le operazioni di carico e scarico valgono le norme in vigore sulle ferrovie dello Stato. Per ognuna di dette operazioni, eseguita dalle parti, viene concesso l'abbuono di L. 0,50 per tonnellata.

Sopratassa di transito.

A favore della ferrovia Soresina-Soncino sono da applicarsi, ai trasporti in servizio cumulativo, le sottoindicate soprattasse di transito le quali si computano sul peso tassabile e si arrotondano con le tasse di porto. Quando però per un trasporto si esiga la tassa minima per spedizione, si deve computare oltre la detta tassa minima, anche la soprattassa minima di transito.

Merci a G. V. e P. V. A. per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	L.	0,30
Merci a P. V. O. per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	0,25
tassa minima - L. 0,10 per ogni spedizione a G. V. od a P. V.		
Veicoli - per ogni veicolo	L.	0,25
tassa minima per ogni spedizione	»	0,50

Nei casi in cui fosse sui veicoli caricata della merce, a questa sarà applicata la soprattassa delle merci, oltre quella stabilita per i veicoli.

Veicoli circolanti sulle proprie ruote - per ogni veicolo		L.	1,00
Bestiame	tassa minima per spedizione	»	0,50
	per ogni capo	»	0,30
	per ogni carro completo	»	1.—
Feretri e ceneri mortuarie - per ogni spedizione		»	1.—

Tasse minime. Si applicano per intero.

Concessioni speciali. Applicabili in servizio cumulativo.

Regolamento trasporti militari. Applicabile in servizio cumulativo.

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo. Ammesso pei trasporti fruenti delle tariffe speciali n. 1 ed 11 G. V.

Convenzione di Berna. Non ammessa.

Allegato **B** *all'Ordine di servizio n. 192-1916.*

Quote da riscuotersi per conto della ferrovia Soresina-Soncino pel trasporto in servizio cumulativo dei viaggiatori e dei bagagli in base alle "Concessioni speciali" ed al "Regolamento pei trasporti militari".

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti — (punto di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanza in km. dal transito	Tariffa differenziale *B*		Tariffa speciale per operai	Tariffa militare				Bagagli	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo		pei trasporti esenti da tassa di bollo		Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg,	
				I	III	III	I	III	I	III	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Genivolta .	Soresina-Soncino	Soresina	6	0.55	0.35	0.30	0.30	0.15	0.30	0.15	1.796	1.743
Soncino .	»	»	14	1.15	0.65	0.55	0.55	0.35	0.50	0.30	4.190	4.065

Bagagli — Tassa minima per spedizione:

L. 1.00 per le concessioni speciali A e IX:
L. 0.75 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
L. 0.65 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato **C** *all'Ordine di servizio n. 192-1916*

ELENCO delle corrispondenze viaggiatori fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e quelle della ferrovia Soresina-Soncino, con biglietti di ***corsa semplice e di andata e ritorno.***

Percorrenza		Stazione di transito
da	a	
e viceversa		
Milano Centrale	Genivolta	Soresina
	Soncino	
Bergamo	Genivolta	
	Soncino	
Cremona	Genivolta	
	Soncino	

Allegato **D** *all'Ordine di servizio n. 192-1916.*

Quote a tariffa ordinaria pei trasporti dei bagagli, dei cani e dei velocipedi in servizio cumulativo con la rete dello Stato.

Dal transito di Soresina alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Velocipedi (1)	Cani Prezzo per capo (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Genivolta	6	1.00	1 00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	3.647	1.00	0.20
Soncino	14	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1. 00	1.00	1.00	8.510	1.00	0.50

(1) Tasse minime: Bagagli: per spedizione L. 1.00; Velocipedi: per macchina L. 1.00; Cani: per spedizione L. 1.00.

Ordine di servizio N. 193.

Servizio cumulativo con le imprese di navigazione sul Lago di Garda, sul Lago di Iseo e sul Lago Maggiore e con le ferrovie: Santhià-Biella, Sondrio-Tirano, della Società Veneta, Cancello-Benevento, Valle Brembana, Grignasco-Coggiola, Terni-Umbertide, Fano-Fossombrone, Massa Marittima-Follonica, Rezzato-Vobarno-Vestone, Padova-Piazzola, Valle Seriana.

AUMENTI DI TARIFFA.

(Vedi Ordine di servizio N. 184-1916).

In relazione al decreto luogotenenziale n. 1126 del 3 settembre 1916, pei trasporti in servizio cumulativo con le imprese di navigazione e con le ferrovie secondarie suindicate, avranno effetto i seguenti aumenti di tariffa a partire dal 1° novembre 1916.

I. Viaggiatori.

a) *Impresa di navigazione sul Lago di Garda e ferrovie Santhià-Biella e Sondrio-Tirano.*

Nei prospetti allegati numeri 1, 2 e 3 si indicano i nuovi prezzi da riscuotere nel caso di rilascio di biglietti a tariffa ordinaria a percorso facoltativo. I prospetti suddetti sostituiscono quelli corrispondenti pubblicati rispettivamente con gli allegati: n. 5 - prospetto I - all'ordine di servizio n. 171-1913; n. 1 all'ordine di servizio n. 123-1916 e n. 1 all'ordine di servizio n. 63-1916.

Pei biglietti a tariffa ridotta si indicano nei prospetti allegati n. 4 e 5 al presente ordine di servizio, i nuovi prezzi da riscuotere per conto delle ferrovie Santhià-Biella e Sondrio-Tirano.

I suddetti allegati n. 4 e 5 sostituiscono i corrispondenti prospetti: allegato n. 6 dell'ordine di servizio n. 123-1916 e allegato n. 5 dell'ordine di servizio n. 63-1916.

In servizio cumulativo col Lago di Garda non è ammesso il rilascio di biglietti a tariffa ridotta.

b) *Ferrovie della Società Veneta.*

I nuovi prezzi da riscuotere per i biglietti a tariffa ridotta risultano dall'unito quadro allegato n. 6, il quale sostituisce quello n. 6 pubblicato con l'ordine di servizio n. 103-1916.

Nell'allegato n. 7 al presente ordine di servizio si indicano i nuovi prezzi da riscuotere per l'aggiunta del percorso Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine ai biglietti di abbonamento speciali delle serie III, III-bis, V, XIV, XVI ed E, ed a quelli ordinari per l'intera rete tanto a pagamento immediato quanto a pagamento rateale. Il suddetto prospetto sostituisce quello di cui il punto *d*) dell'ordine *di servizio n.* 118-1915.

c) *Ferrovie Cancello-Benevento, Valle Brembana, Terni-Umbertide e Fano-Fossombrone.*

Negli allegati n. 8, 9, 10 e 11 si indicano i nuovi prezzi da riscuotere rispettivamente, per ognuna delle ferrovie suddette pei biglietti a tariffa ridotta.

I prospetti stessi sostituiscono quelli pubblicati con gli allegati:

N. 9.	dell'ordine	di	servizio	N.	86-1916
» 5.	»	»	»	»	103-1916
» 8.	»	»	»	»	63-1916
» 7.	»	»	»	»	63-1916

d) *Ferrovie Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo.*

L'aggiunta di L. 2 al prezzo di talune serie di abbonamenti speciali disposta con l'ordine di servizio n. 184-1916 (punto I comma *f*), in dipendenza degli aumenti apportati dalle ferrovie suddette alle loro tariffe, dovrà esser fatta — per quanto riguarda i biglietti della serie XV — tenendo conto delle modificazioni dei prezzi di cui l'ordine generale n. 6-1916.

L'aggiunta di L. 1, poi, dovrà essere fatta non solo ai prezzi della serie VII ma anche a quelli della serie VII-bis.

e) Per quanto riguarda i biglietti ordinari a destinazione fissa in servizio cumulativo con tutte le Imprese e ferrovie indicate nei precedenti comma *a) b) c)* ha già provveduto o provvederà in tempo utile, l'Ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli di Firenze ad impartire, alle stazioni ed agenzie interessate, le necessarie disposizioni per la modificazione dei prezzi.

II. Bagagli, cani e velocipedi.

a) *Imprese di Navigazione sul Lago di Garda e sul Lago Maggiore.*

Nei prospetti allegati n. 12 e 13 si indicano i nuovi prezzi da riscuotere per i trasporti di bagagli e velocipedi a tariffa ordinaria. I suddetti prospetti sostituiscono quelli compresi rispettivamente negli ordini di servizio n. 171-1913 (allegato n. 5) e n. 86-1916 (allegato n. 1).

b) *Ferrovie Santhià-Biella, Sondrio-Tirano e della Società Veneta.*

Gli allegati n. 14, 15 e 16 indicano, rispettivamente, i nuovi prezzi da riscuotere per i trasporti dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria e sostituiscono i prospetti analoghi pubblicati rispettivamente come allegati: n. 1 all'ordine di servizio n. 123-1916, n. 1 all'ordine di servizio n. 63-1916 e n. 3 all'ordine di servizio n. 103-1916.

Pei bagagli a tariffa ridotta valgono i prezzi e le tasse minime indicati negli allegati n. 2, 3 e 6 al presente ordine di servizio.

c) *Ferrovie Cancello-Benevento, Valle Brembana, Terni-Umbertide e Fano-Fossombrone.*

Le quote da riscuotere per le suddette ferrovie pel trasporto dei bagagli a tariffa ridotta, e le relative tasse minime, sono indicate rispettivamente negli allegati n. 8, 9, 10 e 11 al presente ordine di servizio.

d) Per quanto riguarda i trasporti dei bagagli cani e velocipedi a tariffa ordinaria per i servizi cumulativi concernenti le ferrovie secondarie per le quali non si pubblicano nel presente ordine di servizio i prospetti dei nuovi prezzi, ha già provveduto, o provvederà in tempo utile, l'Ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli di Firenze a comunicare i nuovi prezzi da riscuotersi per ciascuna amministrazione.

III. Trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria.

a) *Lago d'Iseo.*

Aumento del 10 % sui prezzi di trasporto, comprese le soprattasse di trasbordo, risultanti dalla 6ª appendice al « Regolamento-tariffa pei trasporti sul Lago d'Iseo (edizione settembre 1896) ». Sono esclusi dall'aumento i trasporti di grano, granturco, farine e semolini.

b) *Lago Maggiore.*

L'aumento del 10 %, di cui il foglio di modificazioni e la tariffa-prontuario menzionati nel punto 7 dell'ordine di servizio n. 122-1916, è elevato al 25 %.

Le tasse minime per spedizione ed i prezzi pel trasporto dei piccoli colli a grande velocità, indicati nelle dette pubblicazioni, vanno aumentati di 5 centesimi.

Per i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini resta fermo l'aumento del 10 % ed è escluso l'aumento dei 5 centesimi sulle tasse minime.

c) *Ferrovia Santhià-Biella.*

L'aumento risulta dalla 3ª appendice al fascicolo « Tariffe e condizioni pel trasporto delle merci a G. e P. V. Acc. e P. V. Ord. (edizione 1° giugno 1916) », che è stata già distribuita dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

d) *Ferrovie della Società Veneta, compresa la ferrovia Verona-Caprino-Garda.*

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella (allegato n. 17 al presente ordine di servizio) sostituisce quella di cui l'allegato n. 1 all'ordine di servizio n. 122-1916, ferme restando le avvertenze a tergo dell'allegato medesimo.

I prezzi delle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. sono così modificati:

pei colli fino a 10 kg. . . . . L. 0,40
» » da oltre 10 a 20 kg. . . . . » 0,50

I prezzi della tariffa locale n. 1 P. V., di cui a pag. 50 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » sono così modificati:

L. 11,30 per le scatole di legno e di cartone
» 8,45 per i secchi e per i mastelli.

L'ammontare delle soprattasse per i trasporti da o per Bologna S. Vitale, da o per le stazioni del tronco Rocchette-Asiago, da o per S. Giorgio Nogaro caricati o scaricati a Porto Nogaro e da o per le stazioni della ferrovia Verona-Caprino-Garda, di cui a pagg. 51 e 55 del detto prontuario, è modificato secondo risulta dall'allegato n. 18, rimanendo invariate le condizioni per la loro applicazione.

La tassa per carro di L. 3.00 di cui la nota (1) a pag. 54 del ripetuto prontuario, applicabile ai trasporti da o per il Raccordo Valentini della ferrovia Verona-Caprino-Garda, è elevata a L. 3.75. Per questi ultimi trasporti non deve essere computata alcuna quota di correzione.

e) *Ferrovie Torrebelvicino-Schio-Arsiero.*

Gli aumenti sono stati compresi nei prezzi risultanti dalla 2ª appendice alle « Tariffe delle ferrovie Torrebelvicino-Schio-Arsiero », che sarà distribuita dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Tali nuovi prezzi comprendono anche gli aumenti del 6 % e del 3 %, di cui il punto 2 dell'ordine di servizio n. 122-1916, i quali non dovranno, quindi, essere altrimenti computati a parte.

I prezzi delle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. sono così modificati:

per i colli fino a 10 kg. . . . . L. 0,20
» » da oltre 10 a 20 kg. . . . . » 0,30

La soprattassa di trasbordo in stazione di Rocchette (pag. 53 del ripetuto prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza) è modificato in L. 0,68 per ogni tonnellata di merce, divisibile di 10 in 10 kg.

f) *Ferrovia Cancello-Benevento.*

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella (allegato n. 19 al presente ordine di servizio) sostituisce quella formante l'allegato n. 10 all'ordine di servizio n. 122-1916, la quale resta, però, tuttora in vigore per i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini.

g) *Ferrovia della Valle Brembana.*

Aumento del 10 % sulle tasse di porto, diritti fissi, soprattassa di transito e tasse accessorie. Da tale aumento sono esclusi i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini.

h) *Ferrovia Grignasco-Coggiola.*

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella (allegato n. 20 al presente ordine di servizio) sostituisce quella costituente l'allegato n. 4 all'ordine di servizio n. 122-1916, la quale resta, però, tuttora in vigore per i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini.

Per i trasporti a grande e piccola velocità, effettuati da o per la stazione di Serravalle Sesia, per conto della locale Cartiera Italiana, deve essere applicata, oltre al prezzo speciale di L. 0,175 per quintale, la tassa fissa di L. 0,10 per ogni spedizione.

i) *Ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.*

Aumento del 10 % sulle tasse di porto, diritti fissi e tasse accessorie, escluse però le quote di correzione. Sono esclusi da tale aumento i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini.

l) *Ferrovia Fano-Fossombrone.*

Aumento del 15 % sulle tasse di porto, diritti fissi e tasse accessorie. In conseguenza, la tabella delle quote di correzione, di cui l'allegato 7 all'ordine di servizio n. 122-1916, è sostituita da quella formante l'allegato n. 21 al presente ordine di servizio.

L'attuale tabella resta, però, tuttora in vigore per i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini.

Con riferimento, poi, al secondo capoverso del punto 19 del menzionato ordine di servizio n. 122-1916, si avverte che per il percorso della ferrovia Fano-Fossombrone sono da applicare le tasse minime per spedizione previste dalle tariffe delle ferrovie dello Stato con l'aumento di centesimi 10. eccezione fatta di quella della tariffa speciale n. 9 G. V. (giornali) la quale è stabilita in L. 0,45.

m) *Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto.*

Aumento del 23 % per la grande velocità e del 21 % per la piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Tali aumenti, che comprendono quello del 10 % di cui il punto 6 dell'ordine di servizio n. 122-1916, devono essere computati sulle tasse di porto, diritti fissi, soprattasse di transito e tasse accessorie.

Per i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini resta fermo il predetto aumento del 10 %.

n) *Ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone.*

Gli aumenti sono stati compresi nei prezzi risultanti dal fascicolo « Tabelle di correzione e di completamento alla tariffa di trasporto delle merci, numerario, feretri, veicoli e bestiame (edizione luglio 1916) », che sarà distribuito dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Nei nuovi prezzi sono compresi anche gli aumenti del 6 %, 3 % e 10 %, di cui il punto 5 dell'ordine di servizio n. 122-1916, i quali non dovranno, pertanto, essere altrimenti computati a parte, rimanendo così annullate le tabelle menzionate nel punto medesimo.

o) *Ferrovia Padova-Piazzola.*

Aumento del 10 % sulle tasse di porto, diritti fissi, soprattassa di transito e tasse accessorie, esclusi i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini.

p) *Ferrovia della Valle Seriana.*

Le soprattasse del 20 % per la grande velocità e del 10 % per la piccola velocità sono elevate, rispettivamente, al 35 % e al 25 %, fermi restando gli altri aumenti del 6 % e del 3 %, di cui al punto 3 dell'ordine di servizio n. 122-1916.

Per i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini si dovrà continuare ad applicare le soprattasse del 20 % e del 10 % sopra ricordate.

Le soprattasse del 35 % e del 25 %, nonchè quelle del 20 % e 10 % che restano in vigore pei menzionati trasporti, sono da applicare sulle tasse di porto, diritti fissi, soprattasse di transito e tasse accessorie, già aumentate del 6 % per la grande velocità e del 3 % per la piccola velocità.

Pel computo degli aumenti di cui trattasi è stato stampato un apposito fascicolo contenente le tabelle delle varie soprattasse, che sarà distribuito dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

I prezzi delle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V., ogni aumento compresi, sono così modificati:

pei colli fino a 10 kg.	L. 0,55
» » da oltre 10 a 20 kg.	» 0,85

Analogamente è modificata la tariffa speciale a G. V., che figura a piè del « prontuario dei prezzi di trasporto per le merci a grande e piccola velocità sulla ferrovia di Valle Seriana », restando fissata in L. 0,85 la tassa minima per le spedizioni di peso oltre 20 chilogrammi.

I prezzi minimi per le spedizioni a tariffa generale, che figurano pure a piè del detto prontuario, sono modificati come segue:

L. 1,30 per la grande velocità;
» 0,95 per la piccola velocità.

Gli aumenti di cui la parte III del presente ordine di servizio sono applicabili anche ai trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari.

Con riferimento ai comma *l)* ed *m)* dell'ordine di servizio n. 184-1916, si fa presente che per i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini deve essere applicato, per il percorso della ferrovia Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno soltanto l'aumento dell'8 %. Per il percorso, poi, delle ferrovie Nardò-Tricase-Maglie e Lecce-Francavilla Fontana, con diramazione Novoli-Nardò Centrale, sono tuttora in vigore, per gli accennati trasporti, le quote di correzione di cui l'allegato 11 all'ordine di servizio n. 122-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato N. **1** *all'Ordine di servizio N.* ***193-1916.***

Lago di Garda.

Ammesso al servizio cumulativo viaggiatori, bagagli e velocipedi da e per tutte le stazioni della rete dello Stato.

VIAGGIATORI.

Quote unitarie pei biglietti di corsa semplice relative al percorso lacuale fra Desenzano Lago e gli scali del Lago di Garda.

Da Desenzano Lago a	Chilometri	Adulti		Ragazzi	
		1ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe
Assenza	40	4.70	2.60	2.55	1.45
Bardolino	28	3.40	1.95	1.85	1.15
Bogliaco	26	3.15	1.80	1.75	1.05
Campione	37	4.40	2.50	2.35	1.40
Castelletto	35	4.15	2.35	2.25	1.35
Fasano	19	2.35	1.45	1.40	0.85
Garda	28	3.40	1.95	1.85	1.15
Gardone	19	2.35	1.45	1.40	0.85
Gargnano	28	3.40	1.95	1.85	1.15
Lazise	28	3.40	1.95	1.85	1.15
Limone	47	5.50	3.05	2.95	1.75
Maderno	19	2.35	1.45	1.40	0.85
Magugnano	38	4.45	2.55	2.50	1.45
Malcesine	45	5.25	2.95	2.85	1.65
Manerba	9	1.30	0.80	0.80	0.50
Pai-S. Zeno	31	3.70	2.10	2.05	1.20
Portese	17	2.15	1.30	1.25	0.80
Riva	55	6.40	3.60	3.45	2.—
Salò	19	2.35	1.45	1.40	0.85
S. Felice	14	1.80	1.10	1.05	0.75
S. Vigilio	28	3.40	1.95	1.85	1.15
Sirmione	6	0.65	0.40	0.60	0.35
Tignale	34	4.05	2.30	2.20	1.35
Torbole	55	6.40	3.60	3.45	2.—
Torri	28	3.40	1.95	1.85	1.15
Tremosine	40	4.70	2.60	2.55	1.45

Segue: Allegato N. 1.

Quote relative al percorso ferroviario Desenzano–Desenzano Lago (da computarsi separatamente)

Da Desenzano a	Chilometri	Adulti			Ragazzi		
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Desenzano Lago (o viceversa). .	4	0.50	0.35	0.25	0.25	0.20	0.15

Allegato N. 2 all'Ordine di servizio N. 193-1916.

Ferrovia Santhià-Biella.

Ammessa al servizio cumulativo viaggiatori, bagagli cani e velocipedi da e per tutte le stazioni della rete dello Stato

VIAGGIATORI.

Quote unitari e dei biglietti di corsa semplice relative al percorso sulla ferrovia Santhià Biella.

DA	A	Chilometri	PREZZI					
			Adulti			Ragazzi		
o viceversa			I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe
Santhià	Salussola	12	1.70	1.30	0.85	0.85	0.65	0.45
»	Vergnasco	17	2.40	1.80	1.20	1.20	0.90	0.60
»	Sandigliano	21	3.—	2.25	1.50	1·50	1.15	0.75
»	Candelo	24	3.40	2.55	1.70	1.70	1.30	0.85
»	Biella	30	4.25	3.20	2.15	2.15	1.60	1.10

Allegato N. 3 all'Ordine di servizio N. 193-1916.

Ferrovia Sondrio-Tirano.

Ammessa al servizio cumulativo viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi da e per tutte le stazioni della rete dello Stato

VIAGGIATORI.

Quote unitarie dei biglietti di corsa semplice relative al percorso Sondrio-Tirano.

DA	A	Chilometri	PREZZI					
			Adulti			Ragazzi		
o viceversa			I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe
Sondrio	Tresivio-Piateda	5	0.90	0.65	0.50	0.45	0.35	0.25
»	Ponte in Valtellina . .	9	1.60	1.15	0.75	0.80	0.60	0.40
»	Chiuro	10	1.80	1.25	0.85	0 90	0.65	0.45
»	Tresenda-Aprica-Teglio .	17	3.—	2.10	1.35	1.50	1.05	0.70
»	Villa di Tirano	23	4.—	2.85	1.85	2.—	1.45	0.95
»	Tirano	26	4.50	3.25	2.10	2.25	1.65	1.05

Allegato N. 4

all'Ordine di servizio N. 193-1916

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Santhià Biella pel trasporto mento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanza dai transiti — km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7
Salussola	Santhià-Biella	Santhià	12	1.15	0.85	0.60
Vergnasco. . . .	»	»	17	1.60	1.20	0.80
Sandigliano . . .	»	»	21	1.95	1.50	1.--
Candelo.	»	»	24	2.25	1.70	1.15
Biella.	»	»	30	2.80	2.10	1.40

N. B. — Le tasse minime pel trasporto dei bagagli non subiscono aumenti.

Allegato N. 4 all'Ordine di servizio N. 193-1916.

dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regola-

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.45	0.50	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.292	3.196
0.60	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.768	4.527
0.75	0.85	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	5.761	5.593
0.85	0.95	0.70	0.50	0.90	0.70	0.50	6.584	6.392
1.10	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	8.231	7.991

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Sondrio-Tirano pel tra regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (Punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dai transiti — Km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7
Chiuro	Sondrio-Tirano.	Sondrio . . .	10	1.05	0.75	0.55
Ponte in Valtellina	»	»	9	0.95	0.70	0.50
Tirano.	»	»	26	2.60	1.90	1.25
Tresenda-Aprica-Teglio	»	»	17	1.70	1.25	0.85
Tresivio-Piateda .	»	»	5	0.60	0.50	0.30
Villa di Tirano. .	»	»	23	2.30	1.60	1.10

Tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli: L. 1.05 per le concessioni speciali A e IX. — L 0.75 esenti da tassa di bollo.

Allegato N. [illegible] all'ordine di servizio N. 193-1916.

sporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa da bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3a classe	1a classe	2a classe	3a classe	1a classe	2a classe	3a classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.50	0.50	0.45	0.25	0.50	0.45	0.25	3.12	3.04
0.45	0.50	0.30	0.25	0.50	0.30	0.25	2.81	2.74
1.05	1.10	0.75	0.60	1.05	0.75	0.60	8.10	7.90
0.70	0.70	0.60	0.45	0.70	0.55	0.45	5.31	5.17
0.25	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	1.57	1.52
0.90	0.95	0.70	0.55	0.90	0.70	0.55	7.17	6.99

pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo. — L. 0.70 per la concessione speciale B e pei trasporti militari

PREZZI da riscuotersi per il percorso delle linee sottoindicate, esercitate dalla base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

Tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli: L. 0.45 per le di bollo; L. 0.30 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dei transiti — km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7
				1) Linea Stazione per		
Tolmezzo	Ferr. Venete	Stazione per la Carnia	11	1.—	0.70	0.50
Villa Santina	»	»	20	1.75	1.20	0 80
		2) Linea Cividale-Udine-Portogruaro-				
Cividale	Ferr. Venete	Udine	16	1.35	1.—	0.65
		Portogruaro	77	6.65	4.75	3.10
Udine	»	Portogruaro	61	5.30	3.75	2.45
Risano	»	Udine	10	0.90	0.65	0.45
		Portogruaro	51	4.45	3.15	2.05
Palmanova	»	Udine	18	1.60	1.10	0.75
		Portogruaro	43	3.75	2.65	1.75
S. Giorgio Nogaro	»	Udine	30	2.65	1.85	1.20
		Portogruaro	32	2.80	2.—	1.25

Allegato N. 6 all'ordine di servizio N. 193-1916.

Società delle ferrovie Venete, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in

concessioni speciali *A* e *IX*; L. 0.35 pei trasporti militari soggetti a tassa esenti da tassa di bollo.

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
la Carnia-Villa-Santina.								
0.40	0.45	0.35	0.30	0.45	0.35	0.30	2.960	2.884
0.70	0.70	0.55	0.40	0.70	0.55	0.40	5.382	5.243
S. Giorgio di Nogaro-Cervignano-Belvedere.								
0.55	0.60	0.45	0.35	0.60	0.45	0.35	4.306	4.195
2.40	2.70	2.00	1.35	2.65	1.90	1.30	20.722	20.186
2.—	2.15	1.55	1.10	2.10	1.50	1.10	16.416	15.992
0.40	0.40	0.35	0.25	0.40	0.35	0.25	2.691	2.622
1.75	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90	13.725	13.370
0.60	0.65	0.50	0.40	0.65	0.50	0.40	4.844	4.719
1.45	1.50	1.10	0.75	1.50	1.10	0.75	11.572	11.273
1.05	1.10	0.75	0.55	1.05	0.75	0.55	8.074	7.865
1.10	1.15	0.80	0.60	1.15	0.80	0.60	8.612	8.389

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dai transiti — km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7
Muzzana	»	Udine	36	3.15	2.20	1.45
		Portogruaro	26	2.25	1.65	1.05
Palazzolo V.	»	Udine	40	3.50	2.45	1.65
		Portogruaro	22	1.90	1.30	0.90
Latisana	»	Udine	47	4.05	2.85	1.85
		Portogruaro	14	1.20	0.90	0.60
Fossalta	»	Udine	55	4.80	3.35	2.20
		Portogruaro	6	0.55	0.45	0.30
Portogruaro	»	Udine	61	5.30	3.75	2.45
Torre di Luino	»	Udine	36	3.15	2.20	1.45
		Portogruaro	38	3.30	2.30	1.55
Cervignano	»	Udine	40	3.50	2.45	1.65
		Portogruaro	42	3.70	2.60	1.75
Aquileja	»	Udine	47	4.10	2.85	1.90
		Portogruaro	49	4.30	3.—	2.—
Belvedere	»	Udine	52	4.60	3.15	2.05
		Portogruaro	54	4.80	3.30	2.15

3) Linea Cone

Vittorio	Ferr. Venete	Conegliano	14	1.35	1.—	0.70

Segue allegato n. 6.

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.20	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	9.688	9.438
0.90	0.95	0.65	0.50	0.90	0.65	0.50	6.997	6.816
1.35	1.45	1.05	0.70	1.35	1.05	0.70	10.765	10.486
0.75	0.75	0.60	0.45	0.75	0.55	0.45	5.921	5.768
1.55	1.70	1.20	0.80	1.60	1.20	0.80	12.649	12.322
0.50	0.55	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.768	3.670
1.80	1.90	1.35	0.95	1.90	1.35	0.95	14.802	14.419
0.30	0.30	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	1.615	1.573
2.—	2.15	1.55	1.10	2.10	1.50	1.10	16.416	15.992
1.20	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	9.688	9.438
1.25	1.35	0.95	0.70	1.30	0.95	0.65	10.227	9.962
1.35	1.45	1.—	0.75	1.40	1.—	0.70	10.706	10.428
1.45	1.55	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	11.244	10.952
1.55	1.70	1.20	0.85	1.65	1.20	0.80	12.382	12.060
1.65	1.80	1.30	0.85	1.70	1.30	0.85	12.920	12.584
1.70	1.90	1.30	0.95	1.80	1.30	0.90	13.580	13.226
1.80	2.—	1.40	0.95	1.85	1.40	0.95	14.118	13.750

gliano-Vittorio.

0.55	0.60	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	4.254	4.144

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dei transiti — km.	Tariffa differenziale B		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7

4) Linea Thiene-

Chiuppano Caltrano	Ferr. Venete	Thiene	9	0.80	0.60	0.40
Rocchette	»	»	11	1.00	0.70	0.50
Treschè Conca	»	»	44	3.85	2.70	1.75
Cesuna	»	»	46	4.00	2.80	1.85
Canove di Roana	»	»	52	4.50	3.20	2.10
Asiago	»	»	55	4.80	3.35	2.20

5) Linea Torrebel

Torrebelvicino	Ferr. Venete	Schio	5	0.50	0.40	0.30
Seghe	»	Thiene	18	1.60	1.10	0.75
Arsiero	»	»	20	1.75	1.20	0.80

6) Linea Copparo-Ferrara-Cento-

Boara	Ferr. Venete	Ferrara	7	0.75	0.55	0.35
		Persiceto	53	5.15	3.65	2.40
		Crevalcore	52	5.05	3.60	2.35
		Modena	73	7.15	5.00	3.25

Segue allegato n. 6.

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16

Rocchette-Asiago.

0.35	0.40	0.30	0.25	0.40	0.30	0.25	2.422	2.359
0.40	0.45	0.35	0.30	0.45	0.35	0.30	2 960	2.884
1.50	1.55	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	12.521	12.215
1.55	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.75	13.060	12.739
1.75	1.85	1.30	0.95	1.80	1.30	0.90	14.674	14.312
1.80	1.90	1.35	0.95	1.90	1.35	0.95	15.482	15.099

vicino-Schio-Arsiero.

0.25	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	1.346	1.311
0.60	0.65	0.50	0.40	0.65	0.50	0.40	5.524	5.399
0.70	0.70	0.55	0.40	0.70	0.55	0.40	6.062	5.923

Persiceto-Decima-Modena.

0,30	0.35	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	2.127	2.072
1.95	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.00	16.107	15.691
1.95	2.10	1.50	1.05	2.05	1.50	1.00	15.803	15.395
2.50	2.90	2.10	1.50	2.85	2.05	1.40	22.186	21.612

STAZIONI	Ferrovie alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dei transiti — km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7
Baura	Ferr. Venete	Ferrara	10	1.—	0.75	0.50
		Persiceto	56	5.40	3.85	2.50
		Crevalcore	55	5.35	3.75	2.45
		Modena	76	7.40	5.20	3.40
Tamara Saletta	»	Ferrara	15	1.50	1.05	0.70
		Persiceto	61	5.90	4.20	2.75
		Crevalcore	60	5.80	4.10	2.65
		Modena	81	7.80	5.55	3.65
Copparo	»	Ferrara	20	2.—	1.35	0.95
		Persiceto	66	6.40	4.50	2.95
		Crevalcore	65	6.35	4.45	2.95
		Modena	86	8.35	5.85	3.85
Ferrara	»	Persiceto	46	4.50	3.15	2.10
		Crevalcore	45	4.40	3.10	2.05
		Modena	66	6.40	4.50	2.95
Porotto	»	Ferrara	6	0.60	0.50	0.30
		Persiceto	41	4.—	2.85	1.85
		Crevalcore	40	3.95	2.80	1.85
		Modena	61	5.90	4.20	2.75
Vigarano M.	»	Ferrara	9	0.95	0.70	0.45
		Persiceto	37	3.60	2.55	1.75
		Crevalcore	36	3.50	2.45	1.60
		Modena	57	5.55	3.95	2.50

Segue allegato n. **6.**

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.45	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.039	2.960
2.10	2.20	1.60	1.15	2.15	1.55	1.05	17.019	16.579
2.05	2.15	1.55	1.05	2.15	1.55	1.05	16.715	16.283
2.70	3.00	2.15	1.55	2.90	2.10	1.50	23.097	22.500
0.60	0.60	0.50	0.35	0.60	0.50	0.35	4.558	4.440
2.20	2.40	1.70	1.25	2.35	1.65	1.25	18.539	18.059
2.20	2.35	1.70	1.25	2.25	1.65	1.15	18.235	17.763
2.85	3.15	2.25	1.70	3.05	2.20	1.55	24.617	23.980
0.80	0.80	0.60	0.45	0.80	0.60	0.45	6.078	5.921
2.35	2.65	1.90	1.35	2.50	1.80	1.30	20.058	19.539
2.35	2.50	1.90	1.30	2.45	1.80	1.30	19.754	19.243
2.95	3.30	2.40	1.65	3.25	2.35	1.65	26.137	25.461
1.70	1.80	1.35	0.90	1.70	1.30	0.85	13.980	13.618
1.65	1.80	1.30	0.90	1,70	1.30	0.85	13.676	13.322
2.35	2.65	1.90	1.35	2.50	1.80	1.30	20.058	19.539
0.30	0.30	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	1.823	1.776
1.55	1.60	1.25	0.80	1.60	1.15	0.80	12.460	12.138
1.55	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	12.156	11.842
2.20	2.40	1.70	1.25	2.35	1.65	1.25	18.539	18.059
0.35	0.45	0.30	0.25	0.45	0.30	0.25	2.735	2.664
1.40	1.50	1.05	0.75	1.40	1.05	0.75	11.245	10.954
1.35	1.40	1.05	0.75	1.40	1.00	0.75	10.941	10.658
2.10	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.15	17.323	16.875

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dei transiti — km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7
Mirabello	Ferr. Venete	Ferrara	13	1.30	0.95	0.60
		Persiceto	33	3.20	2.30	1.50
		Crevalcore	32	3.15	2.20	1.40
		Modena	53	5.15	3.65	2.40
S. Carlo	»	Ferrara	18	1.80	1.25	0.85
		Persiceto	28	2.80	2.—	1.30
		Crevalcore	27	2.60	1.90	1.25
		Modena	48	4.70	3.25	2.15
S. Agostino	»	Ferrara	20	2.—	1.35	0.95
		Persiceto	26	2.55	1.85	1.15
		Crevalcore	25	2.40	1.75	1.10
		Modena	46	4.50	3.15	2.10
Dosso	»	Ferrara	25	2.40	1.75	1.10
		Persiceto	21	2.10	1.40	1.—
		Crevalcore	20	2.—	1.35	0.95
		Modena	41	4.—	2.85	1.85
Renazzo C. R.	»	Ferrara	28	2.80	2.—	1.30
		Persiceto	18	1.80	1.25	0.85
		Crevalcore	17	1.75	1.15	0.80
		Modena	38	3.70	2.60	1.75
Cento	»	Ferrara	32	3.15	2.20	1.40
		Persiceto	14	1.35	1.—	0.70
		Crevalcore	13	1.30	0.95	0.60
		Modena	34	3.35	2.35	1.55

Segue allegato n. 6.

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pel trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.50	0.55	0.45	0.30	0.55	0·45	0.30	3.950	3.848
1.30	1.35	0.90	0.70	1.30	0.90	0.70	10.029	9.769
1.25	1.30	0.90	0.70	1.30	0.90	0.70	9.725	9.473
1.95	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.00	16.107	15.691
0.70	0.75	0.55	0.45	0.75	0 55	0.45	5.470	5.329
1.05	1.15	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.509	8.289
1.—	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55	8.205	7.993
1.80	1.90	1.40	0.90	1.90	1.35	0.90	14.588	14.210
0.80	0.80	0.60	0.45	0.80	0.60	0.45	6.078	5.921
1.—	1.05	0.75	0.55	1.—	0.75	0.55	7.901	7.697
0.90	1.—	0.75	0.55	1.—	0.75	0.55	7.598	7.401
1.70	1.80	1.35	0.90	1.70	1.30	0.85	13.980	13.618
0.90	1.—	0.75	0.55	1.—	0.75	0.55	7.598	7.401
0.80	0.85	0.60	0.45	0.80	0.60	0.45	6.382	6.217
0.80	0.80	0.60	0.45	0.80	0.60	0.45	6.078	5.921
1.55	1.60	1.25	0.80	1.60	1.15	0.80	12.460	12.138
1.05	1.15	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.509	8.289
0.70	0.75	0.55	0.45	0.75	0.55	0.45	5.470	5.329
0.70	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	5.166	5.033
1.40	1.55	1.05	0.80	1.50	1.05	0.75	11.548	11.250
1.25	1.30	0.90	0.70	1.30	0.90	0.70	9.725	9.473
0.55	0.60	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	4.254	4.144
0.50	0.55	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	3.950	3.848
1.30	1.35	1.—	0.70	1.35	0.90	0.70	10.333	10.066

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dei transiti — km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7
Decima	Ferr. Venete	Ferrara	38	3.70	2.60	1.75
		Persiceto	9	0.95	0.70	0.45
		Crevalcore	7	0.75	0.55	0.35
		Modena	28	2.80	2.—	1.30
Persiceto	»	Ferrara	46	4.50	3.15	2.10
Crevalcore	»	Ferrara	45	4.40	3.10	2.05
		Modena	22	2.15	1.50	1.—
Ravarino	»	Ferrara	50	4.80	3.40	2.20
		Crevalcore	5	0.55	0.45	0.30
		Modena	17	1.75	1.15	0.80
Nonantola	»	Ferrara	57	5.55	3.95	2.50
		Crevalcore	12	1.15	0.85	0.55
		Modena	10	1.—	0.75	0.50
Modena	»	Ferrara	66	6.40	4.50	2.95
		Crevalcore	22	2.15	1.50	1.—

7) Linea Bologna Porto

Bologna S. V.	Ferr. Venete	Portomaggiore	47	4.55	3.20	2.10
		Massalombarda	42	4.15	2.90	1.90
Roveri	»	Portomaggiore	42	4.15	2.90	1.90
		Massalombarda	37	3.60	2.55	1.75

Segue allegato n. 6.

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti soggetti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.40	1.55	1.05	0.80	1.50	1.05	0.75	11.548	11.250
0.35	0.45	0.30	0.25	0.45	0.30	0.25	2.735	2.664
0.30	0.35	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	2.127	2.072
1.05	1.15	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.509	8.289
1.70	1.80	1.35	0.90	1.70	1.30	0.85	13.980	13.618
1.65	1.80	1.30	0.90	1.70	1.30	0.85	13.676	13.322
0.85	0.85	0.70	0.50	0.85	0.60	0.50	6.686	6.513
1.90	1.95	1.40	1.—	1.95	1.40	1.—	15.196	14.803
0.25	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	1.519	1.480
0.70	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	5.166	5.033
2.10	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.15	17.323	16.875
0.50	0.50	0.45	0.30	0.50	0.35	0.30	3.647	3.552
0.45	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.039	2.960
2.35	2.65	1.90	1.35	2.50	1.80	1.30	20.058	19.539
0.85	0.85	0.70	0.50	0.85	0.60	0.50	6.686	6.513

maggiore-Massalombarda.

8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.70	1.90	1.35	0.90	1.80	1.35	0.90	14.284	13.914
1.60	1.65	1.25	0.85	1.60	1.25	0.80	12.764	12.434
1.60	1.65	1.25	0.85	1.60	1.25	0.80	12.764	12.434
1.40	1.50	1.05	0.75	1.40	1.05	0.75	11.245	10.954

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dei transiti — km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7
Castenaso	Ferr. Venete	Portomaggiore	37	3.60	2.55	1.75
		Massalombarda	32	3.15	2.20	1.40
Budrio	»	Portomaggiore	31	3.05	2.15	1.40
		Massalombarda	27	2.60	1.90	1.25
Mezzolara	»	Portomaggiore	24	2.35	1.60	1.10
		Massalombarda	34	3.35	2.35	1.55
Guarda	»	Portomaggiore	19	1.90	1.30	0.85
		Massalombarda	39	3.75	2.65	1.80
Molinella	»	Portomaggiore	15	1.50	1.05	0.70
		Massalombarda	43	4.20	2.95	2.00
Traghetto	»	Portomaggiore	12	1.15	0.85	0.55
		Massalombarda	46	4.50	3.15	2.10
Consandolo	»	Portomaggiore	5	0.55	0.45	0.30
		Massalombarda	53	5.15	3.65	2.40
Villafontana	»	Portomaggiore	39	3.75	2.65	1.80
		Massalombarda	19	1.90	1.30	0.85
Medicina	»	Portomaggiore	42	4.15	2.90	1.90
		Massalombarda	16	1.55	1.10	0.75
Sesto Imolese	»	Portomaggiore	49	4.75	3.35	2.20
		Massalombarda	9	0.95	0.70	0.45

Segue allegato n. 6.

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.40	1.50	1.05	0.75	1.40	1.05	0.75	11.245	10.954
1.25	1.30	0.90	0.70	1.30	0.90	0.70	9.725	9.473
1.25	1.25	0.85	0.60	1.25	0.85	0.60	9.421	9.177
1.00	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	6.55	8.205	7.993
0.90	0.90	0.75	0.50	0.90	0.70	0.50	7.294	7.105
1.30	1.35	1.00	0.70	1.35	0.90	0.70	10.333	10.066
0.75	0.80	0.55	0.45	0.75	0.55	0.45	5.774	5.625
1.50	1.55	1.15	0.80	1.55	1.05	0.80	11.852	11.546
0.60	0.60	0.50	0.35	0.60	0.50	0.35	4.558	4.440
1.60	1.65	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	13.068	12.730
0.50	0.50	0.45	0.30	0.50	0.35	0.30	3.647	3.552
1.70	1.80	1.35	0.90	1.70	1.30	0.85	13.980	13.618
0.25	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	1.519	1.480
1.95	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.00	16.107	15.691
1.50	1.55	1.15	0.80	1.55	1.05	0.80	11.852	11.546
0.75	0.80	0.55	0.45	0.75	0.55	0.45	5.774	5.625
1.60	1.65	1.25	0.85	1.60	1.25	0.80	12.764	12.434
0.60	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.862	4.736
1.90	1.95	1.40	1.—	1.90	1.35	0.90	14.892	14.506
0.35	0.45	0.30	0.25	0.45	0.30	0.25	2.735	2.664

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dei transiti — km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7

8) Linea Par

Parma	Ferr. Venete	Suzzara	44	4.35	3.05	2.—
Sorbolo	»	Parma	11	1.10	0.80	0.55
		Suzzara	34	3.35	2.35	1.55
Brescello	»	Parma	20	2.—	1.35	0.95
		Suzzara	25	2.40	1.75	1.10
Boretto	»	Parma	23	2.30	1.55	1.05
		Suzzara	22	2.15	1.50	1.—
Gualtieri	»	Parma	29	2.85	2.05	1.30
		Suzzara	16	1.55	1.10	0.75
Guastalla	»	Parma	32	3.15	2.20	1.40
		Suzzara	13	1.30	0.95	0.60
Luzzara	»	Parma	38	3.70	2.60	1.75
		Suzzara	7	0.75	0.55	0.35
Suzzara	»	Parma	44	4.35	3.05	2.—

9) Linea Arezzo-

Giovi	Ferr. Venete	Arezzo	8	0.80	0.60	0.45
Subbiano	»	»	14	1.35	1.—	0.70
S. Mama	»	»	20	2.00	1.35	0.95

Segue allegato n. 6.

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16

ma-Suzzara.

1.65	1.70	1.30	0.85	1.65	1.25	0.85	13.372	13.026
0.45	0.50	0.35	0.30	0.50	0.35	0.30	3.343	3.256
1.30	1.35	1.—	0.70	1.35	0.90	0.70	10.333	10.066
0.80	0.80	0.60	0.45	0.80	0.60	0.45	6.078	5.921
0.90	1.—	0.75	0.55	1.—	0.75	0.55	7.598	7.401
0.85	0.90	0.70	0.50	0.85	0.70	0.50	6.990	6.809
0.85	0.85	0.70	0.50	0.85	0.60	0.50	6.686	6.513
1.15	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60	8.813	8.585
0.60	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.862	4.736
1.25	1.30	0.90	0.70	1.30	0.90	0.70	9.725	9.473
0.50	0.55	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	3.950	3.848
1.40	1.55	1.05	0.80	1.50	1.05	0.75	11.548	11.250
0.30	0.35	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	2.127	2.072
1.65	1.70	1.30	0.85	1.65	1.25	0.85	13.372	13.026

Pratovecchio-Stia.

0.35	0.35	0.30	0.25	0.35	0.30	0.25	2.431	2.368
0.55	0.60	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	4.254	4.144
0.80	0.80	0.60	0.45	0.80	0.60	0.45	6.078	5.921

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dei transiti — km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7
Rassina	Ferr. Venete	Arezzo	24	2.35	1.60	1.10
Bibbiena	»	»	31	3.05	2.15	1.40
Poppi	»	»	36	3.50	2.45	1.60
Porrena Strada	»	»	38	3.70	2.60	1.75
Pratovecchio Stia	»	»	45	4.40	3.10	2.05

10) **Linea**

STAZIONI	Ferrovia	TRANSITI	km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Cavarzere	Ferr. Venete	Adria	11	1.10	0.80	0.55
Cona	»	»	17	1.75	1.15	0.80
Correzzola	»	»	21	2.10	1.40	1.—
Pontelongo	»	»	25	2.40	1.75	1.10
Piove	»	»	30	2.95	2.10	1.35

Segue allegato n. **6.**

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.90	0.90	0.75	0.50	0.90	0.70	0.50	7.294	7.105
1.25	1.25	0.85	0.60	1.25	0.85	0.60	9.421	9.177
1.35	1.40	1.05	0.75	1.40	1.—	0.75	10.941	10.658
1.40	1.55	1.05	0.80	1.50	1.05	0.75	11.548	11.250
1.65	1.80	1.30	0.90	1.70	1.30	0.85	13.676	13.322

Adria-Piove,

8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.45	0.50	0.35	0.30	0.50	0.35	0.30	3.343	3.256
0.70	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	5.166	5.033
0.80	0.85	0.60	0.45	0.80	0.60	0.45	6.382	6.217
0.90	1.—	0.75	0.55	1.—	0.75	0.55	7.598	7.401
1.15	1.25	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60	9.117	8.881

Allegato N. 7 all'Ordine di servizio n. 193 - 1916.

Aggiunta del percorso Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine delle ferrovie Venete, a biglietti d'abbonamento sulle ferrovie dello Stato.

(Vedi ordine di servizio n. 178 - 1913).

I prezzi da riscuotersi per l'aggiunta del percorso suddetto agli abbonamenti speciali delle serie III, III-bis V, XIV, XVI, E ed a quelli ordinari per l'intera rete a pronto pagamento ed a pagamento rateale, da emettersi con decorrenza dal 1° novembre 1916 sono i seguenti:

	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Per gli abbonamenti speciali validi 15 o 30 giorni e per quelli ordinari intera rete validi un mese .	L. 11.—	L. 8.15	L. 5.15
Per gli abbonamenti validi mesi 2	» 16.50	» 12.15	» 7.75
» » » » 3	» 21.95	» 16.15	» 10.30
» » » » 4	» 26.90	» 19.70	» 12.80
» » » » 5	» 31.80	» 23.20	» 15.30
» » » » 6	» 36.75	» 26.75	» 17.80
» » » » 7	» 41.65	» 30.20	» 20.35
» » » » 8	» 46.45	» 33.65	» 22.90
» » » » 9	» 51.35	» 37.15	» 25.40
» » » » 10	» 56.20	» 40.60	» 27.90
» » » » 11	» 61.05	» 44.10	» 30.40
» » » » 12	» 65.85	» 47.55	» 32.95

La stazione di Udine e quella di Venezia S. L. (compresa l'agenzia viaggiatori dell'Associazione movimento forestieri) correggeranno a mano i prezzi dei biglietti suddetti per quelle validità per le quali esistono serie fisse; e ciò fino a ristampa dei biglietti stessi.

Allegato N. 8 all'Ordine di servizio n. 193 - 1916.

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Cancello-Benevento, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento per trasporti militari.

Transito Cancello.

STAZIONI	Chilometri	Tariffa differenziale *B* (1)			Tariffa speciale per operai in comitive	Tariffa militare (1) con bollo			Tariffa militare (1) esente da bollo			Bagagli a tariffa militare — Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. con bollo (2)
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	
S. Felice a Cancello	6	0.60	0.40	0.30	0.25	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	1.7916
S. Maria a Vico...	9	0.85	0.60	0.40	0.35	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	2.6874
Cervino-Durazzano.	11	1.05	0.75	0.50	0.40	0.45	0.30	0.25	0.40	0.30	0.20	3.2846
Arpaia-Airola....	21	1.95	1.40	0.90	0.75	0.80	0.60	0.40	0.75	0.55	0.40	6.2706
Rotondi-Paolisi...	24	2.25	1.60	1.05	0.85	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	7.1664
Cervinara........	27	2.50	1.80	1.15	0.95	1.05	0.75	0.55	1.00	0.70	0.50	8.0622
S. Martino V. C...	30	2.80	1.95	1.30	1.05	1.15	0.85	0.60	1.10	0.80	0.55	8.9580
Arpaise-Ceppaloni.	36	3.35	2.35	1.55	1.25	1.35	1.00	0.70	1.30	0.95	0.65	10.7496
Apollosa S. Leucio.	40	3.70	2.60	1.70	1.40	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75	11.9440
Benevento Città...	46	4.30	3.00	2.00	1.60	1.75	1.25	0.90	1.65	1.20	0.85	13.7356
Benevento Centrale	49	4.55	3.20	2.10	1.70	1.85	1.35	0.95	1.75	1.25	0.90	14.6314

(1) Tassa minima per ogni biglietto (individuale o collettivo):

in base alla Tariffa differenziale *B* . . . L. 0,65 per la 1ª e 2ª classe e L. 0,60 per la 3ª classe
» al regolamento pei trasporti milit. » 0,65 » » » » 0,60 » »

(2) Tassa minima per spedizione di bagaglio L. 0,55.

Segue: *Allegato 8.*

Transito Benevento.

STAZIONI	Chilometri	Tariffa differenziale *B* (1)			Tariffa speciale per operai in comitive	Tariffa militare (1) con bollo			Tariffa militare (1) esente da bollo			Bagagli a tariffa militare — Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. con bollo (2)
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Apollosa-S. Leucio.	9	0.85	0.60	0.40	0.35	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	2.6874
Arpaise-Ceppaloni.	14	1.30	0.95	0.60	0.50	0.55	0.40	0.30	0.50	0.40	0.25	4.1804
S. Martino V. S. . .	19	1.80	1.25	0.85	0.70	0.75	0.55	0.40	0.70	0.50	0.35	5.6734
Cervinara	23	2.15	1.50	1.00	0.80	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.45	6.8678
Rotondi-Paolisi . . .	25	2.35	1.65	1.10	0.90	0.95	0.70	0.50	0.90	0.65	0.45	6.4650
Arpaia-Airola	28	2.60	1.85	1.20	1.00	1.05	0.80	0.55	1.00	0.75	0.50	8.3608
Cervino-Durazzano.	38	3.55	2.50	1.65	1.35	1.45	1.05	0.75	1.35	1.00	0.70	11.3468
S. Maria a Vico . . .	40	3.70	2.60	1.70	1.40	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75	11.9440
S. Felice a Cancello	43	4.00	2.80	1.85	1.50	1.65	1.20	0.85	1.55	1.10	0.80	12.8398

(1) Tassa minima per ogni biglietto (individuale o collettivo):

in base alla Tariffa differenziale *B* . . . L. 0,65 per la 1ª e 2ª classe e L. 0,60 per la 3ª classe
» al regolamento pei trasporti milit. » 0,65 » » » » 0,60 » »

(2) Tassa minima per spedizione di bagaglio L. 0,55.

Allegato N. 9 all'Ordine di servizio n. 193 - 1916.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia elettrica di Valle Brembana per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Distanze dal transito	Tariffa differenziale B		Tariffa speciale per operai	Tariffa militare				Bagagli — Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
					pei trasporti soggetti a tassa di bollo		pei trasporti esenti da tassa di bollo		pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
	Km.	1ª classe	2ª classe		1ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe		
Ponteranica......	6	0.45	0.30	0.30	0.25	0.20	0.25	0.20	1.624	1.580
Sombreno	10	0.65	0.45	0.40	0.35	0.25	0.35	0.25	2.706	2 635
Villa d'Almè.....	12	0.75	0.50	0.45	0.40	0.30	0.35	0.30	3.247	3.163
Brembilla S......	17	1.05	0.70	0.60	0.50	0.35	0.45	0.35	4.545	4.480
Zogno	20	1.20	0.80	0.70	0.55	0.40	0.55	0.40	5.412	5.271
Ambria.........	22	1.30	0.90	0.75	0.60	0.45	0.55	0.45	5.953	5.798
S. Pellegrino Piazzo e Terme	26	1.65	1.05	0.90	0.65	0.50	0.65	0.50	7.035	6.851
S. Giovanni B....	31	1.90	1.25	1.10	0.75	0.55	0.75	0.55	8.388	8.169

Tasse minime pel trasporto dei viaggiatori: L. 0,60 per la concessione speciale *B*; L. 0,65 per le altre concessioni speciali.

Tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli: L. 0,80 per le concessioni speciali A e IX — L. 0,70 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo — L. 0.60 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della linea Terni - Ponte S. Giovanni - in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dai transiti — Km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7
Acquasparta . . .	Ferrovia Centrale Umbra.	Terni	21	1.95	1.40	0.90
		Ponte S. Giovanni	58	5.40	3.80	2.50
Deruta S. Niccolò.	»	Terni	69	6.40	4.50	2.95
		Ponte S. Giovanni	10	0.95	0.65	0.45
Fratta Todina . .	»	Terni	49	4.55	3.20	2.10
		Ponte S. Giovanni	30	2.80	1.95	1.30
Marsciano	»	Terni	56	5.20	3.65	2.40
		Ponte S. Giovanni	23	2.15	1.50	1.—
Massa Martana .	»	Terni	26	2.40	1.70	1.10
		Ponte S. Giovanni	53	4.90	3.45	2.25
Papiano Castel Forme.	»	Terni	63	5.85	4.10	2.70
		Ponte S. Giovanni	16	1.50	1.05	0.70
Ponte Felcino . .	»	Terni	84	7.80	5.50	3.60
		Ponte S. Giovanni	5	0.50	0.35	0.25
Resina Ponte Pattoli.	»	Terni	91	8.45	5.95	3.90
		Ponte S. Giovanni	12	1.15	0.80	0.55
Sangemini	»	Terni	13	1.20	0.85	0.55
		Ponte S. Giovanni	66	6.10	4.30	2.80

Le tasse minime per spedizione per il trasporto dei bagagli: L. 0.55 per le concessioni speciali *A* e *IX*. — L. 0.65 esenti da tassa di bollo.

Allegato N. **10** *all'Ordine di servizio N. 193-1916.*

Umbertide (ferrovia Centrale Umbra) pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa da bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.75	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	6.09	5.933
2.—	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	16.82	16.385
2.40	2.50	1.80	1.25	2.45	1.75	1.25	20.01	19.493
0.35	0.40	0.30	0.20	0.35	0.25	0.20	2.90	2.825
1.70	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90	14.21	13.843
1.05	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.70	8.475
1.95	2.05	1.50	1.05	2.—	1.45	1.—	16.24	15.820
0.85	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.40	6.67	6.198
0.90	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.45	7.54	7.343
1.85	1.95	1.40	1.—	1.90	1.35	0.95	15.37	14.973
2.20	2.30	1.65	1.15	2.25	1.60	1.15	18.27	17.797
0.55	0.60	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30	4.64	4.520
2.90	3.05	2.25	1.55	3.00	2.15	1.50	24.36	23.730
0.20	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10	1.45	1.412
3.15	3.30	2.40	1.65	3.25	2.35	1.60	26.39	25.708
0.45	0.45	0.35	0.25	0.45	0.30	0.25	3.48	3.390
0.45	0.50	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.77	3.673
2.30	2.40	1.75	1.20	2.35	1.70	1.20	19.14	18.645

pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo. — L. 60 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dai transiti — km.	Tariffa differenziale B		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	4	3	4	5	6	7
S. Martino Torgiano.	Ferrovia Centrale Umbra.	Terni	72	6.70	4.70	3.10
		Ponte S. Giovanni	7	0.65	0.45	0.30
Todi (Ponte Naja)	«	Terni	39	2.60	2.55	1.65
		Ponte S. Giovanni	40	2.70	2.60	1.70
Todi (Ponte Rio)	«	Terni	42	3.90	2.75	1.80
		Ponte S. Giovanni	37	3.45	2.40	1.60
Umbertide	•	Terni	108	10.—	7.05	4.60
		Ponte S. Giovanni	29	2.70	1.90	1.25

Segue Allegato N. **10**.

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
2ª	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
2.50	2.65	1.90	1.30	2.55	1.85	1.30	20.88	20.340
0.25	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	2.03	1.975
1.35	1.45	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70	11.31	11.018
1.40	1.45	1.05	0.75	1.45	1.05	0.70	11.60	11.300
1.45	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.75	12.18	11.865
1.30	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65	10.73	10.453
3.75	3.95	2.85	1.95	3.85	2.75	1.90	31.32	30.510
1.—	1.05	0.75	0.55	1.05	0.75	0.55	8.41	8.193

Prezzi da riscuotere per il percorso del tronco Fano-Fossombrone (linea Fano-
sioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza dai transiti — km.	Tariffa differenziale *B*		
				1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	2	3	4	5	6	7
Cuccurano	Fano-Fermignano	Fano	9	1.—	0.75	0.50
Cartoceto (Lucrezia).	»	»	13	1.45	1.—	0.65
Saltara (Calcinelli) .	»	»	16	1.75	1.20	0.85
Serrungari. Tavernelle	»	»	19	2.10	1.45	0.95
Montefelcino (Isola del Piano) . . .	»	»	22	2.45	1.70	1.10
Fossombrone. . . .	»	»	27	2.95	2.—	1.35

Tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli: L. 0.85 per le concessioni speciali A e IX — L. 0.65
esenti da tassa di bollo.

Allegato N. 11 all'Ordine di servizio N. 193-1916.

Fermignano) pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle conces-

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.40	0.45	0.35	0.20	0.45	0.35	0.20	2.1535	2.0988
0.50	0.65	0.45	0.35	0.65	0.45	0.35	3.1135	3.0316
0.65	0.75	0.50	0.40	0.75	0.50	0.40	3.8320	3.7312
0.75	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45	4.5505	4.4308
0.90	1.—	0.70	0.45	1.—	0.70	0.45	5.2690	5.1304
1.10	1.25	0.90	0.60	1.20	0.80	0.60	6.4665	6.2964

pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo. — L. 0.60 per la concessione speciale B e pei trasporti militari

Allegato N. **12** *all'Ordine di servizio N. 193–1916.*

Lago di Garda.

Ammesso al servizio cumulativo viaggiatori, bagagli e velocipedi da e per tutte le stazioni della rete dello Stato.

BAGAGLI E VELOCIPEDI.

Quote relative al percorso lacuale fra Desenzano lago e gli scali del Lago di Garda.

Dal Transito di Desenzano lago ai seguenti scali o vicèversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Assenza	40	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	1.40	13.40	0.35
Bardolino	28	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1 25	1.40	13.40	0.35
Bogliaco	26	0.75	0.75	0 75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	1.40	18.40	0.35
Campione	37	0.75	0.75	0 75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	1.40	18.40	0.35
Castelletto	35	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	1.40	18.40	0.35
Fasanò	19	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	1.05	1.10	10.75	0.35
Garda	28	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1 10	1.25	1.40	18.40	0.35
Gardone	19	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	1.05	1.10	10.75	0.35
Gargnano	28	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1 25	1.40	18.40	0.35
Lazise	28	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	1.40	13.40	0.35
Limone	47	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	1.05	1.20	1.40	1.50	1.65	16.10	0.35
Maderno	19	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	1.05	1.10	10.75	0.35
Magugnano	38	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	1.40	18.40	0.35
Malcesine	45	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	1.05	1.20	1.40	1.50	1.65	16.10	0.35
Manerba	9	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	1 05	1.10	10.75	0.35
Pai-S. Zeno	31	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	1.40	13.40	0.35
Portese	17	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0 75	0 85	0.95	1.05	1.10	10.75	0.35
Riva	55	0.75	0.75	0.80	1.05	1.25	1.50	1.80	1.95	2.25	2.45	24.10	0.75
Salò	19	0.75	0.75	0 75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	1.05	1.10	10.75	0.35
San Felice	14	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	1.05	1.10	10.75	0.35
San Vigilio	28	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	1.40	18.40	0.35
Sirmione	6	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	1.05	1.10	10.75	0.35
Tignale	34	0.75	0.75	0.75	0 75	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	1.40	18.40	0.35
Torbole	55	0.75	0 75	0.80	1.05	1 25	1.50	1.80	1.95	2.25	2.45	24.10	0.75
Torri	28	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	1.40	18.40	0.35
Tremosine	40	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	1.40	18.40	0.35

(1) Tassa minima: Bagagli, per spedizione, L. 0.75. — Velocipedi, per macchina L. 0.35.
Ai prezzi suesposti devesi aggiungere L. 0.15 per ogni collo, per tassa di trasbordo, a Desenzano lago, dal treno al piroscafo o viceversa.

Segue: Allegato N. **12.**

Quote relative al percorso ferroviario Desenzano-Desenzano Lago (da computarsi separatamente).

Da Desenzano a	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata	Velocipedi
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	(1)	(1)
Desenzano Lago (o viceversa) .	4	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	1.916	0.40

(2) **Tassa minima: Bagagli per spedizione L. 0.40. — Velocipedi, per macchina L. 0.40.**

Allegato N. 13 all'ordine di servizio N. 193-1916

Lago Maggiore.

Ammesso al servizio cumulativo bagagli e velocipedi da e per tutte le stazioni della rete dello Stato. Pei viaggiatori, servizio cumulativo limitato.

BAGAGLI E VELOCIPEDI.

Quote relative al percorso lacuale, dai transiti di Arona e di Laveno.

Dal transito di **Arona** alle stazioni sottoindicate o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Velocipedi per macchina	Tandems Triplettes Carrozzelle per pezzo
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Angera	2	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Arona	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ascona	70	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20
Baveno	23	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Belgirate	11													
Brissago	63	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20
Cannero	46													
Cannobio	56													
Germignaga	48													
Ghiffa	36													
Intra	31													
Isola Bella	20	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Isola Superiore	20													
Laveno	36	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20
Lesa	9	1.—	1.—	1.—	1 —	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Locarno	75	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20
Luino	50													
Maccagno Inferiore	55													
Maccagno Superiore	56													
Magadino	75													
Meina	4	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Oggebbio	41	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20
Pallanza	27													
Porto Valtravaglia	43													
Ranzo	70													
Stresa	18	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Suna	27	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20

(1) Tassa minima per spedizione bagagli L. 1.

N. B. — Nei suindicati prezzi è compresa la tassa di trasbordo.

Segue: *Allegato N.* **13.**

Dal transito di **Laveno** alle stazioni sottoindicate o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Velocipedi per macchina	Tandems Triplettes Carrozzelle per pezzo
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Angera	36													
Arona	36	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20
Ascona	40													
Baveno	16	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Belgirate	26	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20
Brissago	33													
Cannero	20	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Cannobio	26	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20
Germignaga	16													
Ghiffa	10													
Intra	5	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Isola Bella	16													
Isola Superiore	16													
Laveno	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Lesa	27	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20
Locarno	44													
Luino	18													
Maccagno Inferiore	22	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Maccagno Superiore	23													
Magadino	44	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20
Meina	32													
Oggebbio	15													
Pallanza	9	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Porto Valtravaglia	9													
Ranzo	40	1.—	1.—	1.—	1.15	1.45	1.75	2.05	2.30	2.60	2.90	28.69	0.95	1.20
Stresa	18	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.30	1.45	1.60	15.94	0.95	1.20
Suna	11													

(1) Tassa minima per spedizione bagagli L. 1.

N. B. — Nei suindicati prezzi è compresa la tassa di trasbordo.

Allegato N. **14** *all'ordine di servizio N. 193-1916*

Ferrovia Santhià-Biella.

Ammessa al servizio cumulativo viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi da e per tutte le stazioni della rete dello Stato.

BAGAGLI - CANI E VELOCIPEDI.

Dal transito di Santhià alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Salussola	12	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.55	0.60	0.70	6.58	0.45	0.45
Vergnasco	17	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.60	0.70	0.75	0.85	0.95	9.33	0.50	0.50
Sandigliano	21	0.45	0.45	0.45	0.50	0.60	0.70	0.85	0.95	1.05	1.15	11.52	0.60	0.60
Candelo	24	0.45	0.45	0.45	0.55	0.70	0.80	0.95	1.10	1.20	1.35	13.17	0.70	0.70
Biella	30	0.45	0.45	0.50	0.70	0.85	1.—	1.15	1.35	1.50	1.65	16.47	0.85	0.85

(1) Tassa minima: — **Bagagli**: per spedizione L. 0.45; **Cani**: per spedizione L. 0.45; **Velocipedi**: per macchina L. 0.45.

Allegato N. 15 all'ordine di servizio N. 193-1916.

Ferrovia Sondrio-Tirano.

Ammessa al servizio cumulativo viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi da e per tutte le stazioni della rete dello Stato

BAGAGLI - CANI E VELOCIPEDI.

Dal transito di Sondrio alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 Kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)	Biciclette in gabbia carrozzine tandems e *triplettes* per macchina
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100				
Tresivio Piateda. . . .	5	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	3.12	0.20	1.05	1.50
Ponte in Valtellina . .	9	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	5.61	0.30	1.05	1.50
Chiuro	10	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	6.24	0.30	1.05	1.50
Tresenda-Aprica-Teglio .	17	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.10	10.58	0.60	1.05	1.50
Villa di Tirano	23	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.25	1.35	1.45	14.32	0.75	1.05	1.50
Tirano	26	1.05	1.05	1.05	1.05	1.0	1.05	1.15	1.30	1.50	1.65	16.20	0.85	1.05	1.50

(1) **Tassa minima: Bagagli:** per spedizione L. 1.05; **Cani**: per spedizione L. 1.05; **Velocipedi**: per macchina L. 1.05.

Allegato n. **16** *all'Ordine di servizio n. 193-1916.*

Quote spettanti alla Società Veneta pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria

---

Il servizio cumulativo per il trasporto bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Tasse minime:

a) Linea Stazione per la Carnia-Villa Santina;
» Cividale-Udine-Portogruaro-S. Giorgio Nogaro-Cervignano-Belvedere.

Bagagli, per spedizione	L. 0.45
Cani. per spedizione	» 0.45
Velocipedi, per macchina.	» 0.45

b) Linea Conegliano-Vittorio;
» Copparo-Ferrara-Cento-Persiceto;
» Bologna-Portomaggiore-Massalombarda;
» Parma-Suzzara;
» Arezzo-Pratovecchio-Stia;
» Adria-Piove.

Bagagli, per spedizione	L. 0.50
Cani, per spedizioni	» 0.50
Velocipedi, per macchina.	» 0.50

c) Linea Thiene-Rocchette.

Bagagli, per spedizione	L. 0.40
Cani, per capo	» 0.50
Velocipedi, per macchina.	» 0.40

d) Linea Rocchette-Asiago;
» Torrebelvicino-Schio-Arsiero.

Bagagli, per spedizione	L. 0.45
Cani, per capo	» 0.50
Velocipedi, qer macchina.	» 0.45

Queste ultime tasse minime e le quote indicate nei prospetti per le linee relative, Thiene-Asiago e Torrebelvicino-Arsiero, comprendono la tassa di trasbordo a Rocchette dovuta alle ferrovie Venete.

Pei bagagli diretti e provenienti da Torrebelvicino è da riscuotersi in più la tassa di trasbordo a Schio (spettante alle ferrovie dello Stato) di centesimi 40 per tonnellata, col minimo di centesimi 5 per spedizione.

Segue allegato n. 16.

Dal transito di Stazione per la Carnia alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzo per capo	Velocipedi
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
1) Linea Stazione per la Carnia-Villa Santina.														
Tolmezzo	11	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.55	0.60	5.921	0.30	0.45
Villa Santina	20	0.45	0.45	0.45	0.45	0.55	0.65	0.80	0.90	1.—	1.10	10.765	0.54	0.45
2) Linea Cividale-Udine-Portogruaro-S. Giorgio Nogaro-Cervignano-Belvedere.														
Transito di Portogruaro.														
Fossalta di Portogruaro	6	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	3.229	0.16	0.45
Latisana	14	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.55	0.65	0.70	0.80	7.535	0.38	0.45
Palazzolo Veneto	22	0.45	0.45	0.45	0.50	0.60	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.841	0.59	0.45
S. Giorgio Nogaro	32	0.45	0.45	0.55	0.70	0.90	1.05	1.25	1.40	1.60	1.75	17.224	0.86	0.50
Palmanova	43	0.45	0.50	0.70	0.95	1.20	1.40	1.65	1.90	2.10	2.35	23.144	1.16	0.65
Udine	61	0.45	0.70	1.—	1.35	1.65	2.—	2.30	2.65	3.—	3.30	32.833	1.64	0.95
Cividale	77	0.45	0.85	1.25	1.70	2.10	2.50	2.95	3.35	3.75	4.15	41.444	2.07	1.15
Cervignano	42	0.45	0.45	0.70	0.90	1.15	1.35	1.60	1.80	2.05	2.25	22.488	1.12	0.65
Belvedere	54	0.45	0.60	0.85	1.15	1.45	1.70	2.—	2.30	2.55	2.85	28.236	1.41	0.80
Transito di Udine.														
Cividale	16	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.55	0.65	0,70	0.80	0.90	8.612	0.43	0.45
3) Linea Conegliano-Vittorio.														
Transito di Conegliano.														
Vittorio	14	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.60	0.70	0.80	0.90	8.509	0.43	0.50

Segue allegato n. **16**.

Dal transito di Thiene alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzo per capo	Velocipedi
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
4) Linea Thiene-Rocchette-Asiago.														
Carrè.	6	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	3.688	0:50	0.45
Chiuppano Caltrano. . .	9	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.60	5.538	0.55	0.45
Rocchette	11	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.55	0.65	0.70	6.762	0.70	0.45
Treschè Conca	61	0.45	0.80	1.15	1.55	1.95	2.30	2.70	3.10	3.45	3.85	38.182	3.75	0.80
Cesuna	64	0.45	0.85	1.25	1.65	2.05	2.45	2.85	3.25	3.65	4.05	40.027	3.93	0.85
Canove di Roana	73	0.50	0.95	1.40	1.85	2.30	2.75	3.20	3.65	4.10	4.60	45.560	4.48	0.95
Asiago	77	0.50	1.—	1.45	1.95	2.45	2.90	3.40	3.85	4.35	4.80	48.019	4.78	1.—
5) Linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero.														
Transito di Schio.														
Torrebelvicino	5	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	3.074	0.50	0.45
Transito di Thiene.														
Seghe	18	0.45	0.45	0.45	0.50	0.60	0.70	0.85	0.95	1.05	1.20	11.746	1.10	0.45
Arsiero.	20	0.45	0.45	0.45	0.55	0.65	0.80	0.95	1.05	1.20	1.30	12.976	1.22	0.45
6) Linea Copparo-Ferrara-Cento-Persiceto.														
Transito di Ferrara.														
Vigarano Mainarda . . .	9	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	5.470	0.27	0.50
Mirabello	13	0.50	9.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.65	0.75	0.80	7.901	0.39	0.50
Copparo	20	0.50	0.50	0.50	0.50	0.65	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	12.156	0.60	0.50
Cento	32	0.50	0.50	0.60	0.80	1.—	1.20	1.40	1.60	1.80	1.95	19.450	0.97	0.60

Segue allegato n. **16.**

Dal transito di Persiceto alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzo per capo	Velocipedi
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Decima	9	0.50	0.50	0,50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	5.470	0.27	0.50
Cento	14	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.60	0.70	0.80	0.90	8.509	0.43	0.50
Renazzo Corpo Reno	18	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.70	0.80	0.90	1.—	1.10	10.941	0.54	0.50
Dosso	21	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.80	0.90	1.05	1.15	1.30	12.764	0.63	0.50
S. Agostino	26	0.50	0.50	0.50	0.65	0.80	0.95	1.15	1r30	1.45	1.60	15.803	0.79	0.50
S. Carlo	28	0.50	0.50	0.55	0.70	0.90	1.05	1.20	1.40	1.55	1.75	17.019	0.85	0.55
Mirabello	33	0.50	0.50	0.65	0.85	1.05	1.25	1.45	1.65	1.85	2.05	20.058	1.—	0.65

7) Linea Bologna-Portomaggiore-Massalombarda.

	Chilometri	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg.	Cani	Velocipedi
Transito di Portomaggiore.														
Consandolo	5	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0 50	0.50	0.50	0.50	0.50	3.039	0.15	0.50
Traghetto	12	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.60	0.70	0.75	7.294	0.36	0.50
Molinella	15	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.75	0.85	0.95	9.117	0.45	0.50
Budrio	31	0.50	0.50	0.60	0.80	0.95	1.15	1.35	1.55	1.70	1.90	18.843	0.94	0.60
Transito di Massalombarda.														
Sesto Imolese	9	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	5.470	0.27	0.50
Medicina	16	0.50	0 50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.80	0.90	1.—	9.725	0.48	0.50
Budrio	27	0.50	0.50	0.50	0.70	0.85	1.—	1.15	1.35	1.50	1.65	16.411	0.82	0.50

8) Linea Parma-Suzzara.

	Chilometri	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg.	Cani	Velocipedi
Transito di Parma.														
Brescello	20	0.50	0.50	0.50	0 50	0.65	0.75	0.90	1.—	1.10	1.25	12.156	0.60	0.50
Boretto	23	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.85	1.—	1.15	1.30	1.40	13.980	0.69	0.50
Gualtieri	29	0.50	0.50	0.55	0.75	0.90	1.10	1.25	1.45	1.60	1.80	17.627	0.88	0.55
Guastalla	32	0.50	0.50	0.60	0.80	1.—	1.20	1.40	1.60	1.80	1.95	19.450	0.97	0.60
Luzzara	38	0.50	0.50	0.70	0 95	1.20	1.40	1.65	1.85	2.10	2.35	23.097	1.15	0.70
Suzzara	44	0.50	0.55	0.85	1.10	1.35	1.65	1.90	2.15	2.45	2.70	26.744	1.33	0.85

Segue allegato n. **16**.

Dal Transito di Suzzara alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzo per capo	Velocipedi
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Luzzara	7	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	4.254	0.21	0.50
Guastalla	13	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.65	0.75	0.80	7.901	0.39	0.50
Gualtieri	16	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.80	0.90	1.—	9.725	0.48	0.50
Boretto	22	0.50	0.50	0.50	0.55	0.70	0.85	0.95	1.10	1.25	1.35	13.372	0.66	0.50
Brescello	25	0.50	0.50	0.50	0.65	0.80	0.95	1.10	1.25	1.40	1.55	15.196	0.75	0.50
Parma	44	0.50	0.55	0.85	1.10	1.35	1.65	1.90	2.15	2.45	2.70	26.744	1.33	0.85

9) Linea Arezzo-Pratovecchio Stia.

Transito di Arezzo.														
Subbiano	14	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.60	0.70	0.80	0.90	8.509	0.48	0.50
Rassina	24	0.50	0.50	0.50	0.60	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.50	14.588	0.72	0.50
Bibbiena	31	0.50	0.50	0.60	0.80	0.95	1.15	1.35	1.55	1.70	1.90	18.843	0.94	0.60
Poppi	36	0.50	0.50	0.70	0.90	1.10	1.35	1.55	1.80	2.—	2.20	21.882	1.09	0.70
Porrena Strada	38	0.50	0.50	0.70	0.95	1.20	1.40	1.65	1.85	2.10	2.35	23.097	1.15	0.70
Pratovecchio Stia	45	0.50	0.55	0.85	1.10	1.40	1.65	1.95	2.20	2.50	2.75	27.352	1.36	0.85

10) Linea Adria-Piove (Padova)

Transito di Adria.														
Cavarzere	11	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.70	6.686	0.33	0.50
Piove	30	0.50	0.50	0.55	0.75	0.95	1.10	1.30	1.50	1.65	1.85	18.235	0.91	0.55
Padova S. Sofia . . . . Padova P. Eremitani . . Padova Ponte Corvo . .	48	1.20	1.20	1.25	1.45	1.65	—	—	—	—	—	—	—	—

Allegato N. 17 all'Ordine di servizio N. 193-1916.

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la Società Veneta (compresa la ferrovia Verona-Caprino-Garda) in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Grande velocità:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	L.	3,40
Minimo per spedizione	»	0,25
Numerario valori, oggetti preziosi	»	—

Piccola velocità accelerata (merci):

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione	»	0,65
Con un minimo per vagone di	»	3,25

Piccola velocità accelerata (bestiame):

Per capo	»	0,65
Minimo per spedizione	»	2,30
A vagone completo: per vagone	»	4,05

Feretri:

Per spedizione	»	—

Piccola velocità ordinaria:

a) Merci in collettame:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	»	1,00
Minimo per spedizione	»	0,25

b) Merci a carro completo:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg	»	0,65
Minimo per vagone	»	2,30
Grano, granoturco, loro farine e semolini: per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	»	0,20
Minimo per spedizione	»	0,10

Veicoli a due od a quattro ruote:

Per veicolo: a grande velocità	»	2,30
idem a piccola velocità	»	1,15

Allegato N. 18 all'Ordine di servizio N. 193-1916.

Soprattasse di transito pei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Verona-Caprino-Garda.

Numerario:

Per ogni 1000 lire . . . . L. 0,25

Grande velocità:

Merci e derrate: per tonn. divisibile di 10 in 10 Kg. » 0,50
Minimo per spedizione . . . . » 0,20

Piccola velocità accelerata:

Bestiame: per ogni spedizione a capo od a vagone completo . . . . » 0,65
Derrate: per ogni tonnellata . . . . » 0,40

Piccola velocità ordinaria:

Merci: per tonnellata . . . . » 0,40
Minimo per spedizione . . . . » 0,15
Veicoli: per ogni veicolo . . . . » 0,65
Feretri: per ogni feretro: . . . . » 1,30

Soprattassa di trasbordo a Rocchette per i trasporti in servizio cumulativo col tronco Rocchette-Asiago.

Merci a G. V., P. V. Acc. e P. V.: per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. . . . . L. 0,68
Minimo per spedizione . . . . » 0,10
Bestiame: classi 3ª, 4ª e 5ª a carro completo: per carro » 6,80
» » 3ª e 4ª a numero: per capo . . . . . » 0,68
» » 5ª a numero: per capo . . . . . » 0,34
Veicoli: per veicolo . . . . » 0,68
Feretri: per feretro . . . . » 0,68

Nessuna soprattassa di trasbordo si applica per i trasporti fruenti delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.

Segue allegato N. **18.**

Soprattassa di transito per i trasporti in servizio cumulativo da e per Bologna S. Vitale in transito a Bologna (F. S.).

Per ogni vagone completo di merci, o da considerarsi come tale, fino a 10 tonnellate di merce caricata, come pure per qualsiasi spedizione di bestiame a carro completo: L. 10,90 per vagone;

Per le spedizioni di merci non a carro completo, e per le eccedenze di carico oltre le 10 tonnellate per i trasporti a carro completo: L. 1,08 per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi, col minimo di L. 0,75 per ogni spedizione *non a vagone completo.*

Sono esenti da qualsiasi soprattassa le spedizioni di bestiame non a carro completo, di veicoli, di feretri, di numerario e di oggetti preziosi.

Soprattassa per i trasporti da o per S. Giorgio Nogaro, caricati o scaricati a Porto Nogaro.

Lire 0,173 per tonnellata.

Allegato N. **19** *all'Ordine di servizio N. 193-1916.*

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Cancello-Benevento in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Grande velocità:

Merci: per tonnellata . . . . L. 1,25
Veicoli: per spedizione. . . . . » 1,95

Piccola velocità accelerata:

Merci e bestiame a carro completo: per carro . . . » 2,25

Piccola velocità ordinaria:

Merci: per tonnellata . . . . » 0.25
Veicoli: per spedizione . . . . » 1,40

Allegato N. **20** *all'Ordine di servizio N. 193-1916.*

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Grignasco-Coggiola in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Merci:

Grande velocità:

Aumento del 20 per cento.

Piccola velocità accelerata e ordinaria:

Aumento del 15 per cento.

Feretri e veicoli:

Aumento del 15 per cento.

AVVERTENZA.

Gli aumenti di cui sopra devono essere fatti sulle tasse di porto, diritti fissi, soprattassa di transito e tasse accessorie.

Allegato N. **21** *all'Ordine di servizio N. 193-1916.*

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la linea Fano-Fossombrone in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Grande velocità:

Aumento del 25 per cento.

Piccola velocità accelerata:

Aumento del 20 per cento.

Piccola velocità ordinaria:

Aumento del 20 per cento.

Ordine di servizio N. 194. (V. M.).

Circolazione carri Prz 975050 [P] e 975051 [P] di proprietà della Direzione delle Costruzioni Navali del R. Arsenale di Spezia.

Sono entrati in servizio i due carri serie Prz N. 975050 [P] e 975051 [P], di proprietà della Direzione delle Costruzioni Navali del R. Arsenale di Spezia. Detti carri sono assegnati alla (4) categoria di velocità; hanno la tara di Kg. 20300, la portata di tonnellate 38, e la residenza « R. Arsenale di Spezia ».

Per la circolazione dei due carri suddetti si devono osservare le seguenti prescrizioni:

1. il carico massimo di ciascun carro dovrà essere uniformemente ripartito sulle sette traverse intermedie o su una lunghezza di lungheroni che comprenda le sette traverse suddette;

2. il carico massimo per ciascuna traversa intermedia non dovrà superare le sei tonnellate; dovrà essere distribuito simmetricamente rispetto all'asse del veicolo ed interessare una lunghezza di almeno un metro di traversa;

3. il carico dovrà essere distribuito per quanto è possibile equamente fra i due carrelli, e in ogni caso il carico gravante su ciascun carrello non dovrà superare le 19 tonnellate;

4. il carico dovrà essere disposto in modo da non ostacolare lo sterzo dei carrelli nelle curve;

5. i carri possono essere ammessi a transitare con gli organi d'attacco regolarmente agganciati su curve aventi raggio non minore di m. 150. Su curve di raggio minore di m. 150 e non minore di m. 70 non possono essere fatti transitare che isolatamente, spinti o trainati a braccia, con animali od arganelli, in modo che non vengano interessati direttamente gli organi di attacco, a meno che non siano congiunti ad altri veicoli od a locomotive con tenditori speciali a doppia maglia. Quando transitano su curve di raggio

minore di m. 150 occorrerà fare speciale attenzione alle catene di ritegno dei carrelli e ai tiranti esagonali del freno a mano, sganciandoli, se occorre, dal telaio;

6. Si richiama l'attenzione sulla verifica del carico rispetto alla sagoma limite anche nella parte inferiore, onde accertare che non vi siano parti del carro che distino dalle rotaie meno delle distanze minime prescritte.

Sui longaroni dei carri di cui trattasi è stata applicata la scritta: « *Deve circolare secondo le norme dell'O. S.* . . 194-1916 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 7, 9, 11, 41, 42, 45 *ed ai Controllori del Materiale.*

Ordine di servizio N. 195. (C.).

Tassa straordinaria di bollo sui trasporti dei bagagli e delle merci.

I. - Riscossione.

In relazione al decreto Luogotenenziale 31 agosto 1916, n. 1090, allegato *F*, modificato con l'altro decreto 19 ottobre 1916, n. 1365, e con riferimento alle comunicazioni contenute nel bollettino commerciale n. 7 del 23 ottobre, a datare dal 1° novembre 1916 dovranno essere applicate, per la durata della guerra e per i sei mesi successivi alla conclusione della pace, le tasse straordinarie di bollo a tutti i trasporti che non si riferiscono a persone, nella misura specificata nel bollettino suddetto.

Ai trasporti fra stazioni delle linee a scartamento ridotto e quelle a scartamento ordinario, entrambe esercitate dallo Stato, la tassa straordinaria di bollo si applicherà una sola volta nella misura stabilita per la rete principale.

Per le spedizioni in servizio cumulativo italiano, in servizio di corrispondenza, in servizio diretto terrestre-marittimo ed in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, la tassa straordinaria di bollo dovrà sempre essere riscossa dall'amministrazione che esige le tasse di trasporto avvertendo che per il servizio cumulativo italiano e di corrispondenza, nonchè per il servizio cumulativo con la Sardegna va computata una sola volta nella misura stabilita per la rete principale dello Stato.

Per i trasporti in servizio di corrispondenza affrancati parzialmente fino alla stazione di scambio, la riscossione della tassa straordinaria di bollo deve essere fatta dall'Amministrazione di partenza.

II. - Operazioni dei transiti interni e di quelli di mare pei servizi cumulativi e delle stazioni di scambio pei servizî di corrispondenza.

Si premette che la tassa straordinaria di bollo pei trasporti in servizio cumulativo e di corrispondenza deve essere versata all'Erario a cura dell'Amministrazione che la riscuote.

Per quanto precede, i transiti interni e quelli di mare per le spedizioni in servizio cumulativo, nel determinare le quote per tasse di porto ed altre dovute alle ferrovie dello Stato od alle Amministrazioni in contatto, a seconda dei casi, non dovranno mai comprendervi l'importo del bollo, il quale resterà così all'Amministrazione che riscuote le tasse.

Per quanto riguarda il servizio di corrispondenza, le stazioni di scambio, esonerate da ogni computo della tassa straordinaria di bollo, dovranno, per i trasporti in affrancato provenienti dalle ferrovie secondarie e per quelli in assegnato diretti alle ferrovie stesse, apporre sui documenti di trasporto delle F. S. la indicazione: « *Bollo riscosso dal corrispondente* ».

Anche per i trasporti provenienti dalle Amministrazioni secondarie in servizio di corrispondenza, affrancati parzialmente e cioè fino alla stazione di scambio, questa dovrà apporre sui documenti di trasporto di cui sopra l'annotazione: « *Bollo riscosso dal corrispondente* », per norma delle stazioni destinatarie.

III. - Operazioni dei transiti di confine pei servizi internazionali.

Provvisoriamente la tassa straordinaria di bollo pei servizi internazionali terrestri deve essere applicata ai soli trasporti da ferrovia a ferrovia e versata all'Erario sempre a cura delle ferrovie italiane.

Perciò i transiti di confine avranno cura, nello stabilire le tasse, di computare ed attribuire alle ferrovie dello Stato la tassa straordinaria di bollo, nei casi di spedizioni in porto assegnato dirette all'estero e di spedizioni in porto affrancato provenienti dall'estero.

Nulla è mutato, sino a nuova disposizione, pei trasporti in servizio internazionale tassati con le tariffe dirette.

IV. - Indicazioni sui documenti di trasporto.

La tassa straordinaria di bollo dovrà essere esposta separatamente sui documenti di trasporto, dopo le altre tasse da riscuotere, con la indicazione, da praticarsi a mano, « *bollo straordinario* ».

V. - Indicazioni sui riassunti.

Le stazioni continueranno ad esporre, nell'apposita colonna dei diversi riassunti dei bagagli e delle merci, il totale debito per ogni singolo trasporto comprendendovi, cioè, anche la tassa straordinaria di bollo.

Inoltre, dovendo essa essere tenuta in evidenza in tutti quei casi in cui la relativa corresponsione all'erario spetta alla nostra Amministrazione e che risultano in appresso, le stazioni dovranno esporla, *per memoria,* spedizione per spedizione, in una colonna in bianco dei riassunti e dei relativi riepiloghi appositamente intestata a mano, facendone poi il totale.

Trasporti di bagagli:

Le stazioni mittenti terranno in evidenza la tassa di bollo per tutti i trasporti (esclusi quelli del servizio internazionale terrestre).

Trasporti merci:

a) Servizio interno. — Le stazioni mittenti terranno in evidenza la tassa di bollo per i trasporti in affrancato e le stazioni di arrivo per quelli in assegnato.

b) Servizi cumulativi e di corrispondenza e servizio diretto ferroviario marittimo. — Le stazioni interne delle ferrovie dello Stato si regoleranno come al punto *a)*; nessuna prenotazione compete alle stazioni di scambio o di transito con le amministrazioni secondarie e con le società di Navigazione.

c) Servizio internazionale da ferrovia a ferrovia. — Anche per i trasporti in servizio internazionale da ferrovia a ferrovia, con l'applicazione delle tariffe interne, le stazioni delle ferrovie dello Stato dovranno regolarsi come al punto *a)*, cioè esporre, per memoria, sui riassunti, la tassa di bollo per le spedizioni in affrancato e per gli arrivi in assegnato.

I transiti di confine, a differenza di quanto avviene pei trasporti in servizio cumulativo italiano e di corrispondenza, dovranno esporre sui rispettivi riassunti spedizioni ed arrivi, la tassa straordinaria di bollo per i trasporti in affrancato o scortati da nota d'affrancazione in provenienza dall'estero e per quelli in assegnato in provenienza dalle ferrovie dello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 196. (C.).

Esercizio delle linee ferroviarie dei territori occupati oltre il vecchio confine italo-austriaco. - Servizio cumulativo colla Società Veneta.

(Vedi Ordine di servizio N. 164-1916).

A chiarimento delle disposizioni emanate coll'ordine di servizio n. 164 compreso nel bollettino ufficiale n. 33 del 17 agosto 1916, si fa presente:

1° che anche i trasporti di bagagli, cani e velocipedi s'intendono eseguiti sotto il regime di tutte le tariffe e condizioni valevoli per la rete interna;

2° che il servizio cumulativo pei trasporti viaggiatori, e bagagli a tariffa ridotta, vigente tra le linee delle ferrovie dello Stato e quelle esercitate dalla Società Veneta comprese la Cervignano-Belvedere e la Cervignano-Monfalcone, è esteso anche alle linee esercitate dallo Stato nei territori occupati oltre il vecchio confine italo-austriaco;

3° che per i trasporti contemplati dalla tariffa diretta italo-austro-ungarica, è cessata l'applicazione di tale tariffa e conseguentemente anche per tali trasporti in servizio cumulativo hanno vigore le tariffe delle ferrovie dello Stato con l'aumento delle quote di correzione e con le norme indicate con l'ordine di servizio 122 (C) 1916;

4° che anche ai trasporti di merci, materiali, ecc. si intendono estese, senza limitazione, le concessioni speciali ed il regolamento pei trasporti militari avendo però presente di aumentarne i prezzi delle quote di correzione di cui al già richiamato ordine di servizio n. 122;

5° che l'accettazione e inoltro delle spedizioni da parte delle stazioni di Cervignano, Aquileia e Belvedere e da quelle delle stazioni di Villa Vicentina, Pieris Turiaco, Ronchi e Monfalcone, quando la linea Cervignano-Monfalcone sarà aperta al pubblico servizio, debbono aver corso in base alle norme del servizio cumulativo esistente con le altre linee esercitate dalla Società Veneta e cioè con la compilazione di due note di spedizione o lettere di porto per le spedizioni a G. V., P. V. A. e P. V. O. e di tre note di spedizione per il numerario, carte valori ed oggetti preziosi;

6° che la registrazione dei trasporti ai transiti di Udine e Portogruaro, deve effettuarsi con le norme vigenti pel servizio cumulativo con le linee Cividale-Udine-Portogruaro e S. Giorgio Nogaro-Cervignano e così pure la liquidazione delle rispettive partite di credito e di debito in sede di controllo.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2. 3. 4. 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 197. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Tiera.

Dal giorno 28 settembre 1916 è stata aperta all'esercizio — in via provvisoria — la fermata di Tiera sulla linea Foggia-Potenza nella casa cantoniera Km. 107 + 824.75, fra le stazioni di Avigliano e di Potenza Superiore, dalle quali dista rispettivamente m. 3505 e m. 6695.

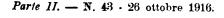
La fermata, che trovasi a sinistra della linea, è sprovvista di segnali. Alla protezione dei treni viene provveduto dal personale di vigilanza.

La fermata di Tiera è ammessa al solo servizio viaggiatori, e viene esercitata per mezzo di un guardiano con le modalità di cui l'art. 25 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicate con l'ordine di servizio N. 160-1909 e susseguenti.

Dalla fermata di Tiera vengono distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente ordine di servizio.

La stazione di Potenza Superiore resta incaricata della scritturazione dei biglietti e del versamento del relativo importo.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizo n. 197-1916.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di TIERA.

DA	A	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		I	II	III	
TIERA	Rocchetta S. Antonio	7.10	5.—	3.20	Potenza inf.
	Melfi	5.20	3.65	2.35	
	Rapolla	4.95	3.45	2.25	
	Barile	4.35	3.05	1.95	
	Rionero Atella Ripacandida .	4.10	2.90	1.85	
	Forenza	3.—	2.10	1.35	
	Castel Lagopesole	1.70	1.20	0.80	
	Pietragalla . . .	1.10	0.80	0.50	
	Avigliano. . . .	0.50	0.35	0.25	
	Potenza Sup. .	0.85	0.60	0.40	
	Potenza Inf. . .	1.35	0.95	0.60	

Allegato B all'Ordine di servizio n. 197-1916.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (parte seconda), a pag. 10, fra Ticino (Cava) e Tito si dovrà aggiungere:

Tiera ★. . . . . L V / Br / 201

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

a pag. 60, fra le stazioni di Thiene e Tito inserire

TIERA (Casa Cantoniera)	Foggia - Potenza Inferiore	Bari 5° Potenza	Potenza	96	V (6)

a pag. 92, nella tabella (96) *Foggia-Potenza Inferiore* fra le stazioni di Avigliano e Potenza Superiore inserire il nome della casa cantoniera di Tiera con le seguenti distanze:

Foggia	Km.	109	Barile	Km.	36
Cervaro	»	100	Rionero Atella Ripacandida	»	34
Ordona	»	92	Forenza	»	25
Ascoli Satriano	»	79	Castel Lagopesole . . .	»	14
Candela	»	70	Pietragalla	»	9
Rocchetta S. Antonio . .	»	59	Avigliano	»	4
Melfi	»	43	Potenza Superiore . . .	»	7
Rapolla	»	41	Potenza Inferiore . . .	»	11

Nel prontuario suddetto, parte quarta (edizione 1° luglio 1908, alla pagina 236, fra i nomi delle stazioni di Thiene e Tito inserire:

/ Tiera / 106.15 / 490 / 504 /

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo si dovrà:

a pag. 13, fra i nomi di Thiene e Tito aggiungere

Tiera (Casa Cantoniera) / 70 / 8 *bis* /

a pag. 70, fra i nomi di Avigliano e Potenza Superiore trascrivere

/ 8 bis / Tiera (Casa Cantoniera) /

regolandosi per la distanza e pel relativo istradamento secondo quanto appresso.

Le stazioni situate sulla linea Foggia-Potenza Inferiore rileveranno la distanza dalla tabella 96 a pag. 92 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto; tutte le altre stazioni della rete la formeranno aggiungendo chilometri 8 a quella esposta per Pietragalla e chilometri 7 a quella indicata per Potenza Superiore, e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 198. (M. e L.).

Attivazione del doppio binario sul tratto Alberese-Rispescia.

Dalle ore 11 del giorno 27 ottobre 1916 viene attivato il doppio binario sul tratto Alberese-Rispescia della linea Roma-Pisa, e pertanto il servizio a semplice binario sulla linea stessa resta limitato ai tratti Rispescia-Grosseto e Montepescali-Campiglia Marittima.

Nulla è mutato per i segnali di protezione delle due stazioni di Alberese e di Rispescia.

La stazione di Rispescia è provvista di un unico binario per le precedenze dei treni nei due sensi, della capacità di sessanta veicoli, e di un'unica comunicazione fra i binari di corsa.

Ordine di servizio N. 199. (M. e C.).

Estensione di servizio nella fermata di Penango.

Dal giorno 15 settembre 1916 la fermata di Penango, sulla linea Asti-Casale-Mortara, già ammessa al servizio a grande velocità pei trasporti non eccedenti i Kg. 50 ciascuno, è stata abilitata al predetto servizio g. v. pei trasporti fino a chilogrammi 100 ciascuno. Dalla stessa data la detta fermata è stata abilitata, in servizio interno e cumulativo italiano, al servizio della piccola velocità accelerata, escluso il bestiame, ed al servizio della piccola velocità ordinaria pei trasporti non eccedenti i Kg. 100 ciascuno e per quelli a carro completo, esclusi i veicoli, tanto in arrivo che in partenza, con obbligo alle parti di provvedere direttamente al carico ed allo scarico, a qualunque classe appartengano le merci, verso abbuono della quota stabilita dall'art. 69 delle vigenti tariffe.

All'uopo la detta fermata è stata dotata dei seguenti nuovi impianti:

Binario tronco: allacciato nei due sensi a quello di corsa mediante due comunicazioni i cui deviatoi inseriti sul binario stesso alle progressive Km. 37 + 431.50 e Km. 37 + 593.50 sono incontrati di punta dai treni in arrivo.

Segnali di protezione: due semafori di II categoria situati, rispetto ai treni cui comandano, a sinisra quello verso Casale ed a destra quello verso Asti, ed a m. 1106 il primo e m. 1031 il secondo dal deviatoio incontrato di punta (rispettivamente a m. 950 e 1350 dall'asse del F. V.).

La manovra di detti segnali è fatta con leve situate in prossimità del F. V. e collegate con apparecchi di sicurezza F. S. alla posizione dei deviatoi di accesso al binario di carico e scarico diretto.

Ufficio telegrafico: incluso nel circuito 4308 con la chiamata P N.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (parte seconda) a pagina 8 sostituire, di contro al nome della fermata di Penango, l'indicazione LG con LO;

nel libro orario del Compartimento di Torino cancellare i segni × + ;

nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » a pagina 43, di contro al nome della fermata di Penango, sostituire alla lettera G nella colonna 8 il richiamo (3) con il richiamo (4) ed aggiungere nella colonna 9 la lettera A e nella colonna 10 la lettera O col richiamo (15), riportando a piè di pagina l'annotazione seguente:

(15) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 100 ciascuno ed a quelli a carro completo con obbligo alle parti di eseguire il carico e lo scarico di quest'ultimi a qualunque classe le merci appartengano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 85. (C.).

Sospensione della tariffa d'esportazione N. 500 P. V.

Non ostante la disposizione del punto 45 del Bollettino commerciale n. 5 del corrente anno, per la quale, con decorrenza dal 1° ottobre c. a., è temporaneamente sospesa la tariffa speciale n. 500 P. V. (tariffa d'esportazione), molte stazioni continuano ad accettare trasporti con la richiesta della detta tariffa e la presentazione delle speciali lettere di porto color rosa.

Si richiamano le stazioni ad attenersi alla detta disposizione, avvertendo che le eventuali ulteriori infrazioni saranno rigorosamente punite.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 86. (C.).

Documenti di trasporto per le spedizioni in servizio cumulativo.

Il secondo capoverso delle norme e condizioni generali del prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915), fa obbligo agli speditori di presentare per le spedizioni in servizio cumulativo tanti esemplari del documento di trasporto quante sono le amministrazioni interessate.

Le stazioni dovranno pertanto richiamare su ciò l'attenzione degli speditori e vigilare affinchè tale prescrizione sia sempre da essi osservata, per non obbligare i transiti a provvedere d'ufficio alla compilazione degli esemplari mancanti, con evidente incaglio al loro funzionamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 87. (C.).

Contabilità delle stazioni.

Sui pagamenti di rimborsi di diritto fisso per operazioni di carico e scarico merci, eseguite dalle ditte mittenti o destinatarie in seguito a contratti di cottimo, deve essere trattenuto il contributo di guerra in ragione del 2 %, da calcolarsi sull'importo dovuto.

Le stazioni che effettuano tali pagamenti debbono accreditarsi sul conto corrente mod. Ci-502 dell'*importo effettivamente pagato* che deve essere fatto risultare da apposito conteggio dimostrativo sugli elenchi mod. Ci-467.

S'intende che sulle relative quietanze dovranno apporsi a cura e spese del percipiente le marche da bollo rappresentanti la tassa graduale applicabile ai suddetti rimborsi a sensi del punto *c*) dell'istruzione 4 (R) inserita nel *Bollettino ufficiale* n. 34 del 24 agosto 1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 88. (C.).

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

Con riferimento al Capo IV dell'ordine di servizio n. 12-1916 si rammenta che le facilitazioni ora vigenti pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915 devono cessare tutte col 31 ottobre 1916.

Dal 1° novembre 1916, quindi, *non si dovranno più accettare trasporti*, nè gratuiti, nè a tariffa ridotta, anche se richiesti in

base a documenti emessi anteriormente al 1° novembre suddetto.

Le stazioni di arrivo accorderanno, però, il trattamento che loro compete ai trasporti che, giunti il primo novembre o dopo, fossero stati *accettati avanti il* 1° *novembre*.

È fatta eccezione soltanto per i viaggi dei minorenni orfani abbandonati, raccolti dall'Opera nazionale di patronato « Regina Elena », e delle persone di accompagnamento, per i quali — in relazione alle disposizioni dell'art. 2, ultimo capoverso, del decreto luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1901, cessa la concessione del trasporto gratuito e subentra, fino a nuovo ordine, quella del trasporto a tariffa ridotta con applicazione dei prezzi della tariffa differenziale *B* (più le sovrattasse dell'ordine di servizio n. 120-1916) e di tutte le norme e condizioni stabilite dall'ordine di servizio n. 60-1914 per gli orfani abbandonati del terremoto 28 dicembre 1908, ciò verso presentazione degli stessi documenti ivi prescritti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con decreto 8 ottobre 1916 del Ministero della marina, è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni, la ditta A. Rignon di Torino.

La ditta stessa era stata esclusa dalle sue contrattazioni con decreto dell'8 dicembre 1915, come da pubblicazione fatta nel Bollettino n. 52 del 30 dicembre 1915.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(166727) — **Miranda** Salvatore - Applicato - Div. Mov. Roma - Sottoten. di fanteria - morto il 16 maggio 1916.

(153084) - **Pugliese** Pasquale - Applicato - Div. Mov. Reggio C. Sottoten. di fanteria - morto il 29 giugno 1916.

(138379) - **Guidobaldi** rag. Zaccaria - Applicato -- Magazzino Armamento Milano - Sottoten. di fanteria - morto il 7 agosto 1916.

(111705) - **Gatti** Massimo - Applicato - Divisione Veicoli Torino - Sottot. di fanteria - morto il 10 settembre 1916.

(146895) - **Lodetti** Romolo - A. Applicato - Officina Veicoli Verona - Sottoten. di fant. - morto il 10 settembre 1916.

(132649) - **Calderan** Sante - Portiere - Ragioneria Milano - Caporale dei bombardieri - morto il 16 settembre 1916.

(110594) - **Greggio** Ricciotti - Applicato - Sezione Lavori Milano Ovest - Allievo uff. dei granatieri - morto il 17 settembre 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Zonza** Pietro - A. Applicato avventizio - Stazione Genova p .p. - Sottotenente di fanteria - Morto il 7 luglio 1916.

Ordine di servizio N. 11 V. (M. T. V. C. A.).

Tradotte per le licenze invernali alle truppe mobilitate.

Come lo scorso anno, durante la prossima stagione invernale, cominciando dal 1° novembre 1916 saranno gradualmente inviati in licenza quegli ufficiali ed uomini di truppa dei Corpi mobilitati, che rispondono a determinate condizioni.

I viaggi si effettueranno a mezzo di tradotte *principali* e *sussidiarie,* secondo gli ordini di movimento (mod. M-76) diramati dalla Direzione Trasporti del R. Esercito.

Le tradotte *principali* sono stabilite a lunghe percorrenze per il trasporto collettivo delle truppe e sono contraddistinte negli ordini di movimento con le sigle *B, R, V* e *G* seguite da un numero.

Le tradotte *sussidiarie* sono destinate:

a) al trasporto dei militari dalle stazioni estreme della zona di guerra a quelle d'origine delle tradotte principali e viceversa;

b) al proseguimento dei militari sulle linee di diramazione, dalle stazioni intermedie e terminali delle tradotte principali e viceversa.

Esse sono contraddistinte negli ordini di movimento con la sigla *S* seguita da un numero.

1. Composizione delle tradotte. — Le tradotte *principali* sono costituite da treni serviti dal freno continuo e di regola così composte:

a) bagagliaio a due assi;

b) gruppo carrozze di terza classe;

c) carrozze miste;

d) carro per la scorta carbone;

e) carri *F* con stufa.

Alcune sono invece formate di sole carrozze di III classe e di carrozze miste, queste ultime ubicate nel centro del treno.

Le carrozze debbono essere tutte munite di apparecchi pel freno continuo e pel riscaldamento a vapore a mezzo della locomotiva. Il bagagliaio ed il carro scorta carbone debbono avere la condotta pel freno continuo e pel riscaldamento a vapore. I carri *F* sono specializzati per questi treni.

Per la frenatura dei treni costituenti le tradotte devono essere osservate le norme stabilite pei treni viaggiatori. Perciò nella formazione delle singole tradotte si dovrà in modo speciale curare che almeno i 3/4 del numero totale dei veicoli che le compongono siano muniti di freno continuo completo, che i veicoli muniti di sola condotta per freno continuo, compatibilmente con l'ordine di formazione sopra stabilito, siano intercalati da quelli con freno completo, e che in ciascun treno vi sia la quantità di freni a vite necessaria per poter percorrere le linee aventi più elevato grado di frenatura. Nella formazione delle tradotte che percorrono le linee Bologna-Pistoia e Faenza-Firenze, lungo le quali devono essere sdoppiate, si dovrà curare che la composizione sia tale che i treni sdoppiati abbiano a trovarsi nelle normali condizioni di frenatura richieste.

Le tradotte *sussidiarie* di cui al punto *a*) sono formate con carrozze ordinarie. Quelle di cui al punto *b*) sono generalmente costituite da un solo gruppo di carrozze in composizione a treni ordinari e saranno perciò utilizzate carrozze di terza classe servite dal freno continuo e riscaldate a vapore a mezzo della locomotiva; gli ufficiali ed i sottufficiali prenderanno posto nei compartimenti ad essi riservati nelle carrozze dell'ordinaria composizione del treno.

La tradotta sussidiaria Napoli-Reggio Calabria, circolante con treni appositi, è composta di un bagagliaio, due miste e di carrozze ordinarie di terza classe.

Per precauzione di sicurezza le tradotte principali aventi carri con riscaldamento a stufa, sono fornite di estintori.

L'impianto e i turni del materiale delle tradotte principali saranno regolati dalla Delegazione Materiale mobile di Milano.

2. Carri specializzati per le tradotte principali. — I carri *F* specializzati per le tradotte principali hanno le targhe porta-etichette dipinte in bianco e coll'iscrizione che ne indica la specializ-

zazione; sono a doppia parete, di mc. 42 di capacità, provvisti di condotta o di apparecchio completo pel freno continuo e di condotta pel riscaldamento a vapore.

Nell'interno sono arredati con panche di tipo rigido; ad una estremità sono adattate una stufa a carbone con relativa condotta del fumo ed una cassa destinata a contenere circa 50 kg. di coke; a due angoli opposti sono applicati due fanali fissi apribili colla chiave quadra di servizio.

Anche i carri per la scorta carbone hanno le targhe porta-etichette contrassegnate nel modo sopra indicato.

3. Cartelli indicatori per le tradotte principali. — Le tradotte principali portano sei cartelli indicatori di lamiera (cm. 44 per 27) applicati, da ambo i lati, in testa, al centro e in coda al treno.

Detti cartelli hanno il fondo del colore corrispondente alla sigla della tradotta (bianco, rosso, verde e giallo) e portano l'indicazione delle stazioni estreme e della via seguita dalla tradotta.

4. Divieto di alterare la composizione delle tradotte. — Le tradotte devono proseguire fino a destino senza modificazioni di composizione, ad eccezione del passaggio del bagagliaio e del gruppo delle carrozze dall'una all'altra estremità del treno nelle stazioni di regresso, indispensabile per poter provvedere al riscaldamento a vapore delle carrozze.

5. Circolazione delle tradotte. — Il periodo delle licenze essendo fissato in 15 giorni, viaggio escluso, nei primi giorni dall'inizio le tradotte di ritorno dalle varie regioni d'Italia verso la fronte verranno effettuate a vuoto; il contrario avverrà nell'ultimo periodo dell'effettuazione delle tradotte.

I treni costituenti le tradotte, sia a carico che a vuoto, debbono essere considerati a tutti gli effetti di movimento quali treni viaggiatori accelerati di lungo percorso.

Tutto il personale interessato deve curarne la regolarità di marcia. Le Divisioni Movimento provvederanno che siano anche saltuariamente scortati, specialmente quelli che hanno composizione gravosa e quelli che percorrono valichi appenninici.

6. Ricambio carri specializzati. — In caso di guasti che rendano inevitabile di togliere dalla circolazione un carro specializzato, la stazione ove ha luogo il distacco del carro, deve informarne telegraficamente la stazione terminale della tradotta e la Delegazione Materiale mobile nella cui circoscrizione trovasi la stazione stessa, perchè sia provveduto alla sostituzione del carro specializzato con altro egualmente attrezzato, nella più vicina stazione ove ciò sia possibile.

Intanto la stazione ove ha luogo il distacco provvederà a mettere una carrozza munita degli apparecchi del riscaldamento in sostituzione del carro avariato, collocandola nel gruppo delle carrozze e, qualora non sia in grado di farlo, ne avvertirà telegraficamente la più vicina stazione che disponga di carrozze di riserva. Il carro avariato deve essere consegnato d'urgenza alla più vicina Squadra di Rialzo.

7. Utilizzazione delle tradotte. — I posti disponibili nelle tradotte *principali* verranno dai Comandi militari di stazione utilizzati, a sollievo dei treni viaggiatori ordinari, pel trasporto dei militari viaggianti isolatamente per altri motivi e che, in tutto o parte del loro viaggio, debbono seguire gli itinerari percorsi dalle tradotte stesse.

Il giudizio sulla disponibilità dei posti è però lasciato ai Comandanti delle tradotte, coi quali i Comandi militari di stazione prenderanno al riguardo i necessarî accordi.

8. Validità dei documenti di viaggio. — I militari che si recano in licenza o ne ritornano sono muniti di apposito foglio di viaggio (*foglio di licenza ordinaria*) stampato su carta di colore *bianco, rosa, verde* o *giallo,* corrispondente alle rispettive sigle *B, R, V* e *G* colle quali le tradotte sono contraddistinte nei relativi ordini di movimento.

I militari addetti a talune piazze forti sono invece muniti di un foglio di licenza stampato su carta di colore *grigio*.

Col possesso di questo documento i capitani non aventi funzioni del grado superiore, gli ufficiali subalterni (tenenti e sottotenenti), i sottufficiali ed i militari di truppa dovranno prendere posto *esclusivamente* nelle tradotte sulle linee da queste percorse.

Non potranno quindi valersi degli altri treni neppure col pagamento di biglietto a tariffa ordinaria, nè valendosi dei biglietti serie *B* e *C* rilasciati agli agenti ferroviari od a favore di loro parenti, nè di quelli serie *B*° rilasciati dagli on. Senatori e Deputati.

Per tutte le linee non percorse da tradotte i detti fogli di licenza varranno invece per prender posto gratuitamente in tutti i treni ordinari, esclusi, per i militari di truppa, i diretti e direttissimi. Gli ufficiali generali e superiori, i primi capitani ed i capitani aventi funzioni del grado superiore muniti del ripetuto foglio di licenza, potranno prender posto gratuitamente in qualsiasi treno viaggiatori anche sulle linee percorse dalle tradotte.

9. Riscaldamento delle tradotte. — Salvo diverso avviso il riscaldamento delle tradotte principali dovrà avere inizio e termine su ogni tratto di linea dalla stessa data colla quale sarà attivato o soppresso il riscaldamento notturno dei treni viaggiatori ordinari.

Nelle tradotte *sussidiarie,* costituite da treni *completi,* dovrà provvedersi al riscaldamento per le *sole carrozze miste,* mediante scaldapiedi; mentre per le tradotte sussidiarie costituite da carrozze isolate aggiunte ai treni viaggiatori ordinari, si provvederà al loro riscaldamento collo stesso sistema seguito pel treno cui vengono aggiunte.

10. Accensione e alimentazione delle stufe. — All'accensione ed alla alimentazione delle stufe lungo viaggio provvederanno i militari che occupano il carro, sotto la sorveglianza di apposito graduato scelto fra quelli che viaggiano per recarsi in licenza o per ritornare al Corpo.

Qualora il personale delle stazioni e quello di scorta al treno rilevano delle anormalità, ne avvertiranno immediatamente gli ufficiali di servizio alle tradotte perchè sia evitato ogni pericolo di incendio, di danneggiamento al materiale ed ogni altro possibile inconveniente.

11. Agente di scorta. — Ogni tradotta principale avente carri con stufa sarà scortata per tutto il percorso da un agente del Servizio Movimento, il quale riceverà in consegna il combustibile, ne

curerà la distribuzione nei vari carri e le successive riforniture, rimanendo responsabile del contenuto del carro affidatogli. Lo stesso agente avrà in consegna gli estintori e curerà pure l'illuminazione dei carri specializzati.

Il servizio degli agenti di scorta sarà regolato da appositi turni stabiliti dal Servizio Movimento.

In caso di sostituzione lungo viaggio gli agenti si faranno consegna scritta.

Ogni agente di scorta sarà munito di apposito libretto sulla cui prima pagina saranno indicate le sue generalità e apposti timbro, data e firma del Capo della Divisione Movimento da cui il medesimo dipende. Su questo libretto dovranno essere scritturate con ordine rigorosamente cronologico le consegne e le riconsegne del combustibile contenuto nel carro carbone, controfirmate dalla stazione che fa o riceve la consegna o dall'agente che subentra nel servizio.

A detti agenti sarà corrisposto un premio di cointeressenza per la buona utilizzazione e custodia del combustibile e, per agevolare la liquidazione di questo premio, gli agenti di scorta debbono viaggiare sempre colla stessa coppia di tradotte e sullo stesso percorso.

12. Fornitura del combustibile per le stufe. — Pel funzionamento delle stufe nei carri specializzati per le tradotte principali sono istituite speciali riserve di coke minuto in sacchi di 50 kg. e di fascinotti di stipa o pezzi di torce a vento presso il Magazzino di Torino ex Economato ed i Depositi Combustibili di Napoli e Bari.

Il combustibile per ciascuna tradotta e per la corrispondente di ritorno verrà giornalmente prelevato dal Magazzino e dai Depositi predetti a cura dei rispettivi Capi stazione mediante richiesta mod. A-19, che non occorre sia preventivamente vistata dalla Divisione Movimento.

I Capi stazione consegneranno a loro volta il combustibile all'agente di scorta della tradotta, il quale ne rilascerà ricevuta su apposito libretto istituito allo scopo.

Al ritorno della tradotta l'agente di scorta, tenuto conto del carbone che gli rimane, farà la richiesta del combustibile occor-

rente pel successivo viaggio e consegnerà i sacchi vuoti al Capo stazione per la restituzione al Magazzino o Deposito.

13. Illuminazione dei carri specializzati. I carri specializzati saranno illuminati a mezzo di due lumini a stearina e paraffina (così detti *ceroni*) simili a quelli usati per l'illuminazione sussidiaria delle carrozze. Questi ceroni possono stare accesi un'intera notte.

I carri all'inizio della tradotta partiranno completi, cioè coi fanali muniti di ceroni anche se l'ora di partenza è di giorno e le linee da percorrersi non hanno gallerie.

Le località di accensione verranno stabilite dalle Divisioni Movimento interessate, ed in caso di mancanza di istruzioni speciali provvederanno all'accesione quelle stazioni nelle quali avviene normalmente l'accensione dei treni ed in cui vi sia tempo sufficiente.

Saranno perciò provviste di una adeguata quantità di ceroni tutte le stazioni d'origine delle tradotte e quelle dove, in relazione all'orario di accensione ed alla durata di questo mezzo di illuminazione, dovrà effettuarsi il ricambio dei ceroni esauriti.

I ceroni sono in consegna all'agente di scorta, il quale al termine della corsa deve riconsegnare quelli esauriti o comunque non riutilizzabili alla lampisteria, che li manderà poi al Laboratorio di fanaleria del Riparto Tecnico della circoscrizione.

Per eventuali ricambi straordinari lungo viaggio l'agente stesso sarà pure provvisto di una opportuna scorta di ceroni.

14. Illuminazione sussidiaria e sorveglianza. — Quando manchino i ceroni sopra indicati, si dovranno utilizzare i lumini a paraffina e stearina dell'illuminazione sussidiaria delle carrozze.

Le Divisioni Movimento dovranno perciò concentrare scorte adeguate dei lumini medesimi nelle località di inizio accensione e ricambio, tenuto conto che la loro durata è di sole sette ore.

Per l'illuminazione elettrica e ad olio delle carrozze in composizione alle tradotte, come per l'eventuale illuminazione sussidiaria, sarà provveduto come pei treni ordinari.

Il personale di lampisteria e di stazione al passaggio delle tradotte, ne verificherà le condizioni dell'illuminazione e provvederà

subito ad eliminare le eventuali deficienze coi mezzi a disposizione o, mancandone il tempo, farà avvisare telegraficamente la successiva stazione di sufficiente fermata.

15. Pulizia del materiale delle tradotte. — La pulizia del materiale delle tradotte spetta al personale del Servizio Veicoli; è fatto però obbligo al personale delle stazioni di facilitare con ogni mezzo le operazioni relative.

Rivolgo particolare raccomandazione a tutti i Funzionari ed Agenti dei Servizi interessati di vigilare attentamente che il servizio delle tradotte proceda in modo perfettamente regolare e di provvedere di loro iniziativa ciascuno nell'ambito della rispettiva competenza, o sollecitare subito disposizioni superiori, qualora riscontrino qualche inconveniente.

I Capi delle stazioni dove le tradotte hanno sufficiente fermata dovranno inoltre, a tale scopo, informarsi sempre dal Comandante della tradotta se tutto sia proceduto in modo normale; assicurarsi che l'agente incaricato della gestione del carbone abbia provveduto ai rifornimenti, e percorrere la fronte del treno per accertarsi che nessuna anormalità siasi verificata nei riguardi del funzionamento delle stufe.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 11, 41 *e* 42 *sulle linee interessate nelle tradotte ed ai Controllori del materiale.*

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

SENTENZE

Espropriazioni per pubblica utilità - Beni immobili indisponibili - Strade ferrate pubbliche.

Le strade ferrate pubbliche non sono soggette ad espropriazione per causa di pubblica utilità.

CONSIGLIO DI STATO; IV Sezione. — Decisione 28 luglio/11 agosto 1916 (*Est.* Avet). — Ferrovie di Stato c.° Provincia di Porto Maurizio.

FATTO.

Espone la ricorrente Amministrazione che, per evitare i danni derivanti dalle mareggiate e dal continuo avanzarsi del mare, la provincia di Porto Maurizio ha, da tempo, deciso di trasportare a monte della ferrovia il tratto di strada provinciale tra i caselli 117 e 121 della linea Sampierdarena-Ventimiglia. La Provincia fece all'uopo dichiarare la pubblica utilità di tale spostamento della strada ed iniziò la procedura espropriativa degli immobili occorrente per l'esecuzione dell'opera, compresi alcuni terreni di proprietà ferroviaria, parte dei quali costituiscono addirittura la scarpata della sede stradale.

L'Amministrazione delle ferrovie, venuta a conoscenza di ciò, fece osservare alla provincia che gli immobili ferroviari non potevano formare oggetto di espropriazione per causa di pubblica utilità, pur dichiarandosi, nel contempo, disposta a cedere i terreni occorrenti per la deviazione, con le necessarie cautele per assicurare la regolare continuità del servizio. S'iniziarono le trattative, si compilò lo schema di convenzione; ma la Provincia

ruppe, senza giustificazione, le trattative in corso e provocò dal Prefetto il decreto 15 marzo 1915 di espropriazione con autorizzazione di occupare immediatamente e permanentemente i terreni descritti nell'elenco allegato al decreto, ivi compresi i terreni della ferrovia, con la espressa indicazione di « scarpati e reliquati ferroviari ».

Contro questo decreto, notificato al capo del compartimento di Genova il 16 aprile 1915, l'Amministrazione delle ferrovie di Stato ha interposto ricorso a questa Sezione, ricorso che, firmato dall'avv. Emilio Arcuri del servizio legale delle ferrovie di Stato, risulta notificato al Prefetto e all'Amministrazione Provinciale il 6 maggio 1915.

L'Amministrazione delle Ferrovie deduce sostanzialmente, invocando anche precedenti giurisprudenziali che non sono soggetti ad espropriazione per pubblica utilità i beni di demanio pubblico quali le strade, nazionale, provinciale e comunale (articolo 427 Cod. civ., I.10 ed 11 della legge sui lavori pubblici), e che, ad ogni modo, le ferrovie pubbliche, le quali costituiscono forse il più importante fra i pubblici servizi e lo strumento più potente per ogni forma di attività politica e sociale dello Stato moderno, come sono certamente inalienabili, così devono ritenersi sottratte alla espropriazione per causa di pubblica utilità.

Occorre, quindi, allorquando due opere pubbliche debbono armonizzarsi per coesistere, che si proceda ad accordi fra i due enti interessati.

Ciò premesso, l'Amministrazione delle ferrovie chiede l'annullamento del provvedimento impugnato.

L'Amministrazione delle ferrovie aveva chiesto altresì che venisse, frattanto, sospesa la esecuzione del provvedimento impugnato; e tale istanza (cui si oppose la Provincia, invocando anche circostanze di fatto le quali, a suo giudizio, imponevano che i lavori fossero al più presto eseguiti) venne accolta con decisione 21 maggio 1915.

Resiste al ricorso la provincia di Porto Maurizio, la quale oppone sostanzialmente:

a) la tesi dell'Amministrazione ferroviaria avrebbe dovuto, caso mai, prospettarsi direttamente contro il decreto prefettizio 15 ottobre 1913 che dichiarava la pubblica utilità e l'esecuzione

dell'opera; è quindi tardivo l'attacco della dichiarazione di pubblica utilità attraverso il decreto di espropriazione 15 marzo 1915 che ha per base appunto il precedente decreto di pubblica utilità;

b) le ferrovie, che non si possono pareggiare alle strade nazionali, non costituiscono nè beni demaniali, nè beni indisponibili;

c) dato e non concesso che si potessero le strade ferrate annoverare fra i beni demaniali o indisponibili, la questione sulla loor inespropriabilità non è pacifica, e vi sono, anzi, parecchi autori i quali sostengono ch'essi soggiacciono a tale espropriazione;

d) ad ogni modo poi, *ex facto ius oritur;* e, nel caso concreto, non trattasi nè della *sede ferroviaria,* nè delle immediate contiguità, ma di scarpate in trincea a risparmio di muri di sostegno, sicchè, come ha riconosciuto la stessa Amministrazione delle ferrovie, il progetto può eseguirsi senza pericoli od incagli per la consistenza e l'esercizio della ferrovia.

DIRITTO.

Attesochè giova anzitutto precisare in linea di fatto:

a) che, dopo trattative che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con la quale l'Amministrazione Provinciale ha stabilito l'andamento altimetrico del nuovo tratto di strada provinciale, venne compilato il relativo progetto in data 11 agosto 1911, approvato dal Consiglio Provinciale in seduta 30 ottobre 1911;

b) che l'apertura di questo nuovo tratto di strada richiede l'occupazione di terreni spettanti non soltanto all'Amministrazione delle ferrovie, ma anche ad altre numerose ditte;

c) che, eziandio posteriormente al decreto prefettizio 16 ottobre 1913 col quale vennero dichiarate di pubblica utilità le opere occorrenti per la deviazione della predetta strada litoranea, l'Amministrazione provinciale trattò per concretare gli accordi con la Amministrazione delle ferrovie, tanto che, come espressamente dichiara la Provincia resistente nelle sue memorie, nell'adunanza 31 gennaio 1914 « parve che l'accordo fosse raggiunto ».

d) che l'Amministrazione ferroviaria, come ha espressamente dichiarato, non ha quindi mai inteso di contestare che tale opera sia di pubblica utilità nè ha mai pensato di impedire l'occupazione dei suoi terreni necessari all'esecuzione dell'opera, ma si è unicamente preoccupata di prestabilire gli accordi idonei a garentire la regolare continuità del servizio ferroviario.

Attesochè, ciò premesso, sorge manifesto che il ricorso della Amministrazione ferroviaria non può trovare la via preclusa, per ciò soltanto che la predetta Amministrazione non ha impugnato in tempo utile il surricordato decreto 15 ottobre 1913; posto che la Amministrazione ricorrente si limita a sostenere che il decreto prefettizio 15 marzo 1915, valido ed efficace in quanto ha autorizzato l'immediata e permanente occupazione degli immobili in confronto dei proprietari privati, non può, invece avere forza esecutiva in relazione a quei terreni delle ferrovie i quali, precisamente perchè dedicati ad un uso pubblico, che si connette alla economia generale dello Stato, non possono essere distolti da tale destinazione senza idonee cautele, senza i necessari preventivi accordi rivolti a conciliare i due interessi pubblici contrastanti.

Attesochè superata la eccezione pregiudiziale opposta dalla amministrazione provinciale, questo Collegio rileva subito che, nel caso concreto, può prescindersi senz'altro, dal ricercare se le strade ferrate pubbliche e segnatamente le strade ferrate sostituite alle preesistenti strade nazionali ordinarie a mente degli art. 1, 2, 10, 11 dlla legge sui LL. PP., possano comprendersi fra i beni di Demanio Pubblico (fra quei beni cioè che questo Collegio ha ripetutamente dichiarati non soggetti ad espropriazione per causa di pubblica utilità, giusta le norme della legge 25 giugno 1865), quando è certo ad ogni modo, che dal complesso delle disposizioni legislative le quali governano le strade ferrate pubbliche e dalle alte finalità di pubblico interesse alligate al servizio delle vie ferroviarie, scaturisce chiaro il carattere di beni *indisponibili* e quindi di beni sottratti per la loro destinazione ad un servizio pubblico d'indole permanente e di capitale importanza, all'impero delle norme ordinarie di espropriazione per pubblica utilità.

Già fu infatti da questo Collegio dichiarato e giova sostanzialmente ripetere che la legge 25 giugno 1865, preordinata a risolvere i conflitti fra l'interesse pubblico e l'interesse privato, con-

tiene un sistema di disposizioni appropriate a tale intento sia nella designazione dell'autorità competente, sia nella sanzione coattiva, sia nei compensi o indennità.

Applicato tale sistema ai beni addetti all'uso pubblico, vale a dire a beni che già sono destinati a un servizio di utilità pubblica (quali appunto le vie ferrate pubbliche, legge sui LL. PP. articolo 225) e posti sotto la tutela di una autorità pubblica, l'istituto della espropriazione per cause di pubblica utilità sarebbe applicato a risolvere un conflitto ben diverso, cui il legislatore non lo preordinò, vale a dire il conflitto di un interesse pubblico con un altro interesse pubblico, di una autorità amministrativa con una altra autorità amministrativa (che potrebbe come nel caso concreto, essere inferiore o pari a quella che ha in tutela i beni indisponibili da espropriarsi, o estranea ad ogni modo a quei servizi pubblici che dovrebbero rimanere sacrificati), mentre poi i mezzi prescelti dalla legge non sarebbero appropriati all'intento radicalmente diverso (Dec. IV Sez. 4 febbraio 1892, Ricorso Ferra ecc.).

Attesochè mentre le premesse considerazioni traggono a concludere che i beni dedicati ad un pubblico servizio (nel caso concreto gli scarpati ferroviari ecc.), sono inespropriabili con le norme della legge comune, non sarà superfluo aggiungere che tali considerazioni non saprebbero implicare che, relativamente a questi beni manchino in modo assoluto altri mezzi per ottenere il medesimo scopo.

Occorre infatti por mente anzitutto che, segnatamente nella sfera importantissima della pubblica viabilità i vari servizi pubblici si compenetrano, si collegano e si completano, convergendo tutti verso una superiore finalità comune: lo svolgimento ordinato e progressivo della vita nazionale.

Le pubbliche amministrazioni cui spetta la immediata ingerenza su speciali beni destinati ad un pubblico servizio, devono quindi nel modo migliore prestarsi a che trovi soddisfazione e sicurezza la maggior somma di pubblici interessi, ed è su questa volenterosa e doverosa tendenza conciliativa che il legislatore — là dove manchino apposite disposizioni — ha fatto assegnamento per regolare, coordinare, armonizzare pubblici interessi, pubblici servizi eventualmente in contrasto.

Ciò non toglie peraltro che allorquando si opponessero rifiuti per avventura non ragionevoli, o si accampassero pretese eccessive, lo stesso interesse pubblico che manifestamente si collega alla ricerca dei mezzi idonei a conciliare interessi e servizi pubblici in contrasto, fornirebbe al richiedente motivo legittimo per richiamare sul conflitto l'azione vigilante e moderatrice del Governo del Re in correlazione al disposto dell'art. 12 della legge 25 giugno 1865, ed in conformità allo spirito ed alla lettera stessa dei nostri ordinamenti amministrativi.

Non soltanto infatti i singoli Ministri hanno potestà di regolare i conflitti che insorgessero fra le amministrazioni di servizi pubblici dipendenti dallo stesso Dicastero, ma i nostri ordinamenti hanno pensatamente voluto che la unità organica di tutta intiera la pubblica amministrazione trovasse la sua pratica esplicazione nel Consiglio dei Ministri (Regio Decreto 14 novembre 1901, n. 466). Donde la ulteriore conseguenza che eziandio nel caso di dissensi fra Ministri preposti alla diretta amministrazione o al controllo di servizi pubblici dipendenti da diversi dicasteri, la formula conciliativa degli interessi pubblici in contrasto potrà ricercarsi con più larga ampiezza di vedute, dal Consiglio dei Ministri. Attesochè l'indole e le peculiari circostanze della controversi giustificano la compensazione delle spese;

P. Q. M. la Sezione accoglie il ricorso e per lo effetto annulla in confronto della amministrazione ferroviaria il Decreto 15 marzo 1915 del Prefetto di Porto Maurizio. Spese compensate.

ANNO IX - N. 44

2 NOVEMBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

Roma, novembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 5 *ottobre* 1916, *n.* 1294, *concernente il divieto di comunicare all'estero le invenzioni riguardanti materiale bellico od interessanti la difesa militare dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per la guerra, di concerto col ministro segretario di Stato per la marina e del ministro segretario di Stato per l'industria, commercio e lavoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Chiunque, senza avere ottenuto una espressa autorizzazione dal Ministero della guerra o dal Ministero della marina, comunica, o tenta comunicare all'estero, direttamente o indirettamente, per qualsiasi ragione, e sotto qualsiasi forma, invenzioni anche non brevettate, che riguardino materiale bellico, o interessino comunque la difesa militare dello Stato, è punito con l'ammenda fino a lire 1000 e con l'arresto fino a sei mesi, salvo che il fatto non costituisca un reato più grave a termine del Codice penale o di altre leggi speciali.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 ottobre 1916, n. 251.

Alla stessa pena soggiace chiunque, anche per semplice imprudenza o negligenza, renda possibile la comunicazione all'estero di alcune delle invenzioni indicate nell'articolo precedente; e chiunque, avendone la possibilità, non impedisca la comunicazione stessa.

Se il colpevole sia lo stesso autore o titolare dell'invenzione o persona in essa comunque interessata, la pena non potrà essere inferiore all'ammenda di lire cinquecento e all'arresto per mesi tre.

Art. 3.

Contro il rifiuto dell'autorizzazione richiesta dall'articolo 1, non è ammesso reclamo nè in via amministrativa nè in via giudiziaria; e il rifiuto o il ritardo nell'autorizzazione non può dar luogo in nessun caso all'azione per risarcimento di danni.

Art. 4.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione per tutta la durata della guerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MORRONE.

Visto, *il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 13 *ottobre* 1916, *n.* 1391, *col quale è istituita una Commissione per l'esame delle controversie sorte in dipendenza dello stato di guerra per l'esecuzione di opere pubbliche* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro segretario di Stato per l'interno e col ministro del tesoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È istituita presso il Ministero dei lavori pubblici una Commissione alla quale è demandato l'esame delle controversie sorte in dipendenza dello stato di guerra per la esecuzione di opere pubbliche di competenza del Ministero stesso.

Sulle proposte della Commissione il ministro potrà decidere senza sentire altre autorità o corpi consultivi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 ottobre 1916, n. 255.

Art. 2.

La disposizione del precedente articolo varrà anche per le analoghe questioni riguardanti opere pubbliche di competenza di altri Ministeri, quando essi ritengano di sottoporle all'esame di detta Commissione. In tal caso alla Commissione stessa saranno aggregati uno o più rappresentanti designati dal ministro competente, al quale spetterà di decidere di concerto col ministro dei lavori pubblici.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, 13 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — ORLANDO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 19 *ottobre* 1916, *n.* 1405, *relativo alla riduzione della illuminazione pubblica* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduta la legge 22 maggio 1915, n. 671, che ha conferito al Governo del Re poteri straordinari;

Veduto il testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148;

Veduta la legge 29 marzo 1903, n. 103 e il regolamento approvato con R. decreto 10 marzo 1904, n. 108, per l'assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei Comuni;

Veduto il decreto Luogotenenziale 16 gennaio 1916, n. 28;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro dell'interno, di concerto coi ministri di grazia e giustizia, della guerra, dei lavori pubblici e dell'industria, del commercio e del lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La illuminazione pubblica, con qualsiasi mezzo attivata, deve essere in tuttti i Comuni del Regno ridotta alla metà dell'attuale o, se già colpita dal decreto 16 gennaio 1916, n. 28, alla metà di quella anteriore alla applicazione del detto decreto, dall'ora di

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 ottobre 1916, n. 255.

accensione fino alle ore 22 e 30 minuti ed alla quarta parte da quest'ora fino a quella di spegnimento.

Quando la illuminazione pubblica sia in parte attivata con energia idroelettrica e in parte con gas, o con combustibili liquidi o con energia elettrica prodotta mediante motori termici, le riduzioni di cui sopra devono effettuarsi diminuendo a preferenza o anche sopprimendo per intero, quando ciò sia possibile, la seconda parte del servizio innanzi di passare alla diminuzione della prima.

In relazione ai precedenti comma, le Amministrazioni comunali possono ridurre il numero o la potenza delle lampade o il numero delle ore di illuminazione, distribuendo questa nel modo che riterranno più conveniente, purchè in complesso le riduzioni raggiungano quelle stabilite dal primo comma e purchè per il primo dei periodi ivi indicati non si abbia, in alcun caso, nel Comune un'illuminazione superiore alla metà.

I prefetti, sentito l'Ufficio del genio civile e le ditte esercenti, provvederanno affinchè la energia idroelettrica, resa disponibile per effetto delle riduzioni anzidette, sia possibilmente utilizzata, anche fuori del Comune e della Provincia, per diminuire ulteriormente o anche sopprimere l'impiego dei gas, o dei combustibili liquidi o dell'energia elettrica prodotta mediante motori termici, ovvero per riscaldamento, forza motrice od altri scopi industriali.

Art. 2.

Il canone dovuto per il servizio, sia questo concesso in appalto o esercitato direttamente dal Comune con azienda speciale municipalizzata, sarà commisurato ad ore e ridotto alla metà per il primo e ad un quarto per il secondo dei periodi indicati nel precedente articolo.

Il canone così ridotto sarà aumentato di un decimo di quello inizialmente convenuto, a tacitazione di qualsiasi altro diritto del concessionario.

Uguale corrispettivo è dovuto alle eziende speciali.

L'onere degli interessi di cui alla lettera *F* dell'articolo 63 del regolamento 10 marzo 1904, n. 108, sarà scemato in proporzione del capitale infruttifero.

Art. 3.

Nei Comuni, dove per divieto speciale la riduzione della illuminazione, con qualunque mezzo prodotta, sia minore di quella stabilita dal presente decreto, dovrà essere portata a tale proporzione.

Il canone da corrispondersi al concessionario sarà commisurato al servizio effettivamente prestato, ma non potrà eccedere quello determinato a norma dei due primi comma dell'art. 2.

Qualora l'illuminazione sia stata interamente sospesa per effetto di speciale divieto, al concessionario verrà corrisposto, a tacitazione di ogni suo diritto, soltanto un decimo del canone convenuto.

Art. 4.

Rimangono ferme le disposizioni dell'ultimo comma dell'art. 1 e quelle degli articoli 4, 5 e 6 del decreto Luogotenenziale 16 gennaio 1916, n. 28.

Ogni altra disposizione del decreto stesso è abrogata.

Il presente devreto avrà vigore dal 1° novembre 1916.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ORLANDO — SACCHI — MORRONE — BONOMI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 200. (C.).

Modificazioni ai prezzi di trasporto e ristampa delle tariffe e condizioni. (Esazioni suppletorie).

(Vedi Ordine di servizio N. 120-1916).

A complemento del punto 18, Capo I, dell'ordine di servizio n. 120-1916, avvertesi che nelle regolarizzazioni di viaggi che richiedono l'applicazione di penalità, le soprattasse fisse di centesimi 10 per la 1ª e 2ª classe e di cent. 5 per la 3ª classe, debbono essere conteggiate tante volte quanti sono i biglietti che vengono fatti pagare a titolo di penalità.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Circolare N. 89. (C.).

Indicazione degli assegni e delle spese anticipate sulle lettere di vettura internazionali.

Consta che alcune stazioni, non attenendosi a quanto è stabilito dal punto 1°, disposizioni complementari all'art. 13 della Convenzione internazionale di Berna, accettano lettere di vettura scortanti trasporti per l'estero sulle quali è stato esposto dallo speditore, nell'apposita finca, in tutte lettere l'importo dell'assegno o della spesa anticipata in lire italiane, anzichè in franchi, dando così luogo a reclami dei destinatari ed a lunghi carteggi con le Amministrazioni ferroviarie estere.

Si richiamano pertanto le stazioni alla esatta osservanza delle accennate disposizioni, invitandole a rifiutare quelle lettere di

vettura sulle quali l'importo dell'assegno o della spesa anticipata è preceduto dall'indicazione « Lire » o semplicemente dalla lettera « L. », in luogo di quella prescritta « Franchi » o « Fr. ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 90. (R.).

Contributo di guerra.

(Vedi Circolari N. 90-1915 e 79-1916).

In ordine all'applicazione dei RR. decreti 21 novembre 1915, n. 1643 e 31 maggio 1916, n. 695, il Ministero delle finanze ha testè stabilito che il contributo di guerra debba conteggiarsi su tutte le somme dovute a terzi e che fanno carico al bilancio dello Stato, senza tener conto di eventuali debiti dei creditori che in forza di compensazione venissero a diminuire il loro credito.

Tale criterio deve essere adotatto, tanto nel caso in cui i rapporti coi creditori vengano regolarizzati volta per volta mediante emissione di mandato di pagamento per l'intiero credito e di ordine o mandati d'introito per la riscossione delle somme da essi dovute, oppure mediante emissione di mandato di pagamento nel quale sia esposto il montare lordo dovuto, depurato, con opportuna dimostrazione, del contributo di guerra, e poscia il debito del creditore per essere detratto dal suo credito e stabilirne la differenza da pagare, quanto nel caso in cui i rapporti stessi vengano regolarizzati con contabilità d'ordine ed a periodi vari, mediante il pagamento o la riscossione a saldo della differenza fra i crediti dei terzi e quelli dell'Amministrazione.

È ovvio che in tali casi, essendo stato tassato l'intero debito dell'Amministrazione, la differenza fra il residuo debito ed i crediti, anche se a favore dei terzi, non è più soggetta a tassazione.

Su tutte le partite tassabili, secondo il suesposto criterio, accreditate in conto corrente ai corrispondenti (ferrovie secondarie italiane ecc.) dal 15 dicembre 1915 al 30 giugno 1916 dovrà esser conteggiato a favore dell'erario, in occasione di prossima liquidazione di crediti, il contributo dell'1 %, e sulle partite accreditate posteriormente al 30 giugno detto, dovrà esser conteggiato il contributo del 2 %.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	» **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 45

9 NOVEMBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, novembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 19 *ottobre* 1916, *n.* 1406, *col quale sono introdotte alcune variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per il* 1916-17 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Ritenuta la necessità di aumentare gli stanziamenti di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-917;

Considerato che ai detti aumenti si rende possibile contrapporre economie per corrispondente importo su un altro capitolo dello stato di previsione medesimo che offre disponibilità;

Ritenuta la opportunità di modificare la denominazione del capitolo concernente le spese per compensi di lavori straordinari del ripetuto stato di previsione;

Vista la legge 9 luglio 1916, n. 814;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-917 sono introdotte le variazioni appresso indicate:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 ottobre 1916, n. 256.

In aumento:

Capitolo n. 3 — Ministero — Spese varie d'ufficio, lire quindicimila (L. 15.000).

Capitolo n. 13. — Spese casuali, lire quattromila (L. 4000).

Capitolo n. 20. — Spese di trasferta e di missione, ecc., lire diecimila (L. 10,000).

In diminuzione:

Capitolo 30. — Compenso di navigazione alle navi di carico nazionale, ecc., lire ventinovemila (L. 29,000).

Art. 2.

La denominazione del capitolo 29 dello stato di previsione predetto è modificata come segue: « Compensi per lavori o servizi straordinari di qualsiasi natura al personale di ruolo e fuori ruolo comunque retribuito ed appartenente al Ministero o ad altre Amministrazioni dello Stato ».

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 22 *ottobre* 1916, *n.* 1413, *col quale sono date disposizioni per assicurare e disciplinare la produzione e la distribuzione della glicerina* (1).

VITTORIO EMANUELE III
TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi conferita e dei poteri conferiti al R. Governo con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Ritenuta la necessità di regolare durante la guerra il rifornimento di glicerina necessaria all'esercito, all'armata, ai servizi pubblici ed alle industrie, nonchè al privato consumo, ad assicurarne il quantitativo al prezzo equamente giusto;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro della guerra, di accordo con i ministri della marina, di grazia e giustizia, del tesoro, dell'industria, commercio e lavoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per tutta la durata della guerra sono proibite le contrattazioni non condotte direttamente col Ministero della guerra (Sottosegretariato di Stato per le armi e munizioni) o da questo non preventivamente autorizzate concernenti la glicerina, i grassi neutri (contenenti più del 4 % di glicerina), eccezione fatta per quelli commestibili (pei quali però si darà luogo a proibizione sempre

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 ottobre 1916, n. 256.

che le contrattazioni relative si riferiscano ad uso delle saponerie e stearinerie) di qualsiasi specie, qualità e provenienza. Gli atti compiuti in contravvenzione a tale divieto saranno nulli e di nessun effetto.

Per quanto riguarda i contratti di compra e vendita già compiuti, saranno integralmente osservati solo quelli intervenuti direttamente colle pubbliche Amministrazioni dello Stato, ovvero che ottengano, nel termine di quindici giorni dalla pubblicazione del presente decreto, il consenso del Sottosegretariato di Stato per le armi e munizioni perchè ad esclusivo giudizio di quest'ultimo ritenuti convenienti alla necessità del munizionamento o di altri bisogni per il R. esercito o per la R. marina, per le ferrovie dello Stato, per gli altri pubblici servizi, o per speciali esigenze del commercio e dell'industrie nazionali.

Le decisioni del Sottosegretariato suddetto non sono soggette ad impugnative o reclami.

Tutti gli altri contratti di compra e vendita già conclusi non avranno effetto per la parte di glicerina o di grassi neutri non consegnata nel giorno della pubblicazione del presente decreto escluso ogni diritto al risarcimento sia delle parti fra loro, sia in confronto dell'Amministrazione militare.

È permesso per altro l'approvvigionamento all'estero delle materie anzidette solo agli stabilimenti, che ottengano preventivamente dal Sottosegretariato per le armi e munizioni il consenso ad impiegarle nelle sclusive proprie lavorazioni, e sempre però limitatamente ai quantitativi di volta in volta autorizzati.

Art. 2.

Le proibizioni e disposizioni di cui al precedente articolo potranno con decreto del Ministero della guerra interamente o parzialmente applicarsi anche ai grassi neutri contenenti il 4 % o meno di glicerina, agli acidi grassi ed alle ossa, eccezione fatta per quanto riguarda l'approvvigionamento all'estero, pel quale, alla pubblicazione del presente decreto, si applicheranno subito le disposizioni di cui all'ultimo capoverso del precedente articolo.

Art. 3.

Sorgendo comunque divergenze sulla percentuale in glicerina contenuta nei grassi neutri, l'esame delle partite in contestazione sarà fatto dal laboratorio chimico centrale delle gabelle in Roma, il cui deliberato sarà insindacabile e inappellabile; saranno prelevati tre campioni ad esclusiva scelta dell'autorità militare, uno dei quali rimarrà in possesso del proprietario della merce.

Art. 4.

È fatto obbligo a tutti coloro che, a qualsiasi titolo, detengano glicerina, grassi neutri, ossa non sfruttate ed acidi grassi in quantità superiore ai cinque kg. per la glicerina, ed a kg. cinquanta per tutte le altre materie citate, di denunciarli, entro 10 giorni dalla pubblicazione del presente decreto, al Comando della Divisione militare territoriale (Commissione requisizione grassi) prossimo al luogo ove le materie stesse si trovano, e di tenerle a disposizione dell'autorità militare, restandone dal giorno della denuncia depositarî con tutti gli obblighi di legge, e senza diritto a compenso per il deposito e la sorveglianza; per il territorio compreso nella giurisdizione del Comando del corpo d'armata territoriale di Milano, le denuncie saranno fatte alla Commissione requisizione ossigeno e materiali diversi di Milano. Le denuncie dovranno essere ripetute nei primi cinque giorni di ciascuna quindicina di ogni mese.

Art. 5.

Il Sottosegretariato di Stato per le armi e munizioni avrà diritto di stabilire le tariffe dei prezzi da pagarsi per l'acquisto delle materie considerate nei precedenti articoli, comprese quelle di cui all'art. 2, anche se ad esse non venga esteso il divieto di contrattazione stabilito dall'art. 1.

Il pagamento sarà effettuato, nel termine di giorni 15 dal giorno della effettiva spedizione della merce, dagli stabilimenti

stessi, cui la merce dal Sottosegretariato predetto sarà stata assegnata, dopo, si intende, il controllo all'arrivo; le spese di trasporto saranno a carico del ricevente, quelle di imballaggio, invece, a carico dello speditore.

Contro tali tariffe non saranno ammessi reclami nè impugnative.

Il Sottosegretariato di Stato predetto potrà altresì, a suo insindacabile giudizio, stabilire per un determinato periodo, o per tutta la durata della guerra, una tariffa più elevata per gli acidi grassi o per i grassi neutri contenenti più del 4 % di glicerina, o per entrambe queste materie acquistate all'estero in confronto di quelle della produzione nazionale.

Il Sottosegretariato di Stato predetto potrà anche requisire tutto quanto comunque interessi la produzione della glicerina, del sapone e delle candele, compresi questi prodotti finiti, stabilendo a suo giudizio gli equi prezzi.

Art. 6.

Tutti coloro che, anche come intermediari, prenderanno parte, o che comunque promoveranno contrattazioni in contravvenzione al disposto degli articoli 1 e 2 del presente decreto, o che, infine, comunque sottrarranno al controllo ed accertamento dell'autorità militare dette materie grasse, saranno puniti con una multa non minore a lire cinquanta estensibile sino a lire 10,000; in caso di recidiva la multa non potrà essere inferiore a lire 2000.

I detentori delle materie in questione, che non facciano la dichiarazione, alla quale sono tenuti, nei termini stabiliti nel precedente art. 4, o la facciano incompleta, incorreranno in una multa di lire venti per ciascun kg. di glicerina, grassi neutri, ossa non sfruttate od acidi grassi non dichiarato od omesso nella dichiarazione.

Art. 7.

Per tutta la durata della guerra la lavorazione della glicerina e dei grassi neutri, di cui al precedente art. 1, nonchè delle ossa non sfruttate, e, nel caso considerato dall'art. 2, anche di quelli

contenenti 4 o meno per % in glicerina e degli acidi grassi, sarà permessa solo agli stabilimenti, che, uniformandosi alle disposizioni che di volta in volta emanerà il Sottosegretariato per le armi e munizioni, saranno dal medesimo autorizzati.

È peraltro proibito l'uso dei grassi neutri, contenenti più del 4 % in glicerina, agli stabilimenti non provvisti di impianto di deglicerinazione per saponificazione, eccezion fatta per gli stabilimenti metallurgici, o che lavorino pelli o tessuti in genere. A queste ultime industrie, come anche gli stabilimenti provvisti di impianti di deglicerinazione per sottoliscivie, potrà concedersi anche l'impiego di grassi neutri contenenti 4 o più per % in glicerina.

Gli stabilimenti non provvisti di alcun impianto di deglicerinazione potranno lavorare solo acidi grassi.

Eccezionalmente il Sottosegretariato di Stato per le armi e munizioni potrà concedere l'uso dei grassi neutri, con una percentuale di glicerina non superiore però al 5 %, anche a quegli stabilimenti che, potendo raccogliere le acque di sottoliscivie, s'impegnano di consegnare a loro cura e spese le acque stesse nella località che il Sottosegretariato medesimo indicherà; in tal caso anche per le acque di sottoliscivie saranno osservate tutte le disposizioni, niuna esclusa, stabilite dal presente decreto.

Art. 8.

Agli stabilimenti autorizzati a lavorare glicerina è fatto assoluto divieto di impiegarla per la propria industria, senza esplicito permesso del Sottosegretariato di Stato per le armi e munizioni, il quale, nel concedere le autorizzazioni, dovrà per altro determinare esattamente il quantitativo e lo speciale uso, pel quale la concessione stessa viene accordata. Identiche prescrizioni saranno osservate per tutti gli stabilimenti autorizzati a lavorare grassi neutri, qualunque ne sia la percentuale risultante in glicerina. Per altro, non si addiverrà mai alla concessione di glicerina o di grassi neutri, per la fabbricazione di prodotti, che dal Sottosegretariato di Stato per le armi e munizioni non siano ritenuti indispensabili ed insostituibili, sia nei riguardi dell'industria, sia pel privato consumo. Il Sottosegretariato medesimo potrà a tal

fine richiedere, a seconda dei casi, il parere della Direzione generale della sanità pubblica e dell'Ispettorato delle industrie, ma in ogni modo le sue decisioni non saranno soggette ad impugnativa o reclamo.

Art. 9.

A coloro che sgrassano ossa con metodi o sistemi, che ne danneggiano la materia prima, causando spreco di grasso, nonchè agli stabilimenti, che, autorizzati dai precedenti articoli a lavorare grassi neutri con qualsiasi percentuale di glicerina, non producano glicerina corrispondente ai requisiti dal Sottosegretariato di Stato per le armi e munizioni, verrà proibito l'uso delle ossa e dei grassi stessi, ovvero potrà il Sottosegretariato medesimo affidare l'esercizio degli impianti stessi ad altri, senza che il provvedimento sia soggetto ad impugnativa o reclamo, o che dia diritto a risarcimento di danni sotto qualsiasi titolo, sia dalle parti fra loro, sia in confronto dell'Amministrazione militare.

Art. 10.

Qualsiasi contravvenzione alle disposizioni dei precedenti articoli 7, 8 e 9 sarà punita con la reclusione sino a 3 mesi e con la multa da L. 1000 a L. 10,000, indipendentemente dalla multa stabilita dal precedente art. 6, qualora concorressero anche contravvenzioni agli articoli 1 e 2 del presente decreto.

Art. 11.

Il Sottosegretariato di Stato per le armi e munizioni avuto riguardo:

1° alla necessità del munizionamento e dei bisogni dell'esercito e dell'armata;

2° alla necessità per le ferrovie dello Stato;

3° alla necessità del commercio e del privato consumo (eccezione fatta dei prodotti non indispensabili e non insostituibili); avrà il diritto di regolare la produzione dei vari stabilimenti, che comunque lavorano glicerina, grassi neutri, ed acidi grassi, in relazione alla loro potenzialità ed alla loro speciale efficienza, e di ordinare la distribuzione del prodotto tra quelle ditte o stabilimenti, che li debbono o possono impiegare pei bisogni della difesa dello Stato, e per le altre esigenze pubbliche, cercando nei limiti del possibile di collocarne la produzione.

Esso è autorizzato a distribuire fra i produttori di sapone, candele e lumini, con decisione insindacabile, la quantità di acidi grassi che ciascuno di essi debba lavorare, senza tener conto di qualunque obiezione in linea tecnica od economica.

Ai contravventori saranno applicate le penalità stabilite nel precedente art. 10.

Art. 12.

Qualora si manifesti necessario di determinare norme relative ai tipi di sapone e candele, nonchè ai loro prezzi massimi di vendita, esse saranno stabilite dal Ministero della guerra, di concerto con gli altri Ministeri interessati.

Art. 13.

La concessione dell'uso della glicerina per preparati farmaceutici speciali potrà accordarsi su domanda degli interessati per quantitativi non eccedenti il fabbisogno di non oltre due mesi di produzione, sempre che la domanda stessa sia corredata dal parere di un direttore di sanità militare di ospedale del R. esercito o della R. marina, o del medico provinciale residente nella località più prossima a quella ove il richiedente ha il proprio laboratorio; tale parere, sotto la diretta responsabilità del firmatario, dovrà esplicitamente mettere in evidenza se trattasi di prodotti di lusso ovvero di prodotti non indispensabili ed insostituibili, ovvero di prodotti indispensabili ed insostituibili.

Art. 14.

Ogni controversia, che fosse per derivare dall'applicazione del presente decreto, salvo i casi di insindacabilità specificatamente indicati dai precedenti articoli, sarà definita in conformità dell'art. 10 del R. decreto 26 giugno 1915, n. 993.

Art. 15.

Il ministro della guerra stabilirà occorrendo le norme che man mano si rendessero necessarie per la esatta applicazione delle disposizioni del presente decreto.

Art. 16.

Il presente decreto entrerà in vigore nel giorno stesso della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MORRONE — CORSI — SACCHI — CARCANO — DE NAVA — BONOMI.

Visto, *il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *ottobre* 1916, *n.* 1451, *riguardante l'esenzione della tassa di bollo pei certificati di esistenza in vita per il pagamento delle pensioni a carico dello Stato, delle pubbliche Amministrazioni e degli istituti di beneficenza* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Visti gli articoli 19, n. 4, 20 n. 18, e 26, della legge sul bollo, (testo unico) 4 luglio 1897, n. 414;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

I certificati di esistenza in vita, che si debbono produrre per il pagamento delle pensioni di qualunque somma a carico dello Stato, delle pubbliche Amministrazioni e degli Istituti di beneficenza, sono esenti da tassa di bollo, salvo quando occorra di farne uso a termini dei primi tre numeri dell'art. 2 della legge sul bollo (testo unico) 4 luglio 1897, n. 414.

I presente decreto entrerà in vigore col 1° novembre 1916 e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 novembre 1916, n. 259.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

Boselli — Meda — Carcano.

Visto, *Il Guardasigilli*: Sacchi.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Crose Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di ottobre 1916, la somma di lire 108,000, di cui lire 36,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce Rossa, e lire 72,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali, seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 all'ottobre 1916, la somma di lire 1,788,000.

Ordine di servizio N. 190. (C.).

Prontuari dei prezzi fatti.

(Vedi Ordine di servizio N. 120-1916).

Con riferimento al punto 38 dell'ordine di servizio n. 120-916, si avverte che è stato ristampato anche il prontuario dei prezzi fatti pel trasporto del bestiame in base all'art. 80 delle tariffe e che sarà distribuito a cura dell'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 91. (C.).

Documenti pei trasporti militari in conto corrente dall'Italia per Modane ed oltre.

Si verifica frequentemente che i trasporti militari di merci, eseguiti in conto corrente dall'Italia per Modane loco ed oltre, arrivano al confine sprovvisti degli occorrenti esemplari della *dichiarazione per le dogane,* mod. CH-1 (art. 20 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie) e della *dichiarazione per le statistiche di merci in spedizione per l'estero,* mod. CH-45 (circolare N. 17-1916), obbligando così la nostra Agenzia doganale di confine ad un gravoso lavoro di compilazione di tali documenti, che inoltre, per non essere stati prodotti dai mittenti, non hanno il voluto carattere di autenticità.

Si fa pertanto presente alle stazioni che l'eseguimento in conto corrente dei trasporti, di cui si tratta, non esime i mittenti dal compilare i documenti in parola nei quantitativi stabiliti e che pertanto nell'accettazione delle merci si deve esigerne la presentazione, come per tutti gli altri trasporti in destinazione dell'estero.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 92. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Circolare N. 75-1916).

A complemento delle comunicazioni fatte con la circolare N. 75-1916, si riporta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati.

PIEMONTE

Provincia di Alessandria

Circondario di Asti - Ferrere.

LIGURIA

Provincia di Genova

Circondario di Spezia - Ortonovo.

LOMBARDIA

Provincia di Mantova

Circondario di Bozzolo - Marcaria-Rodigo.

VENETO

Provincia di Treviso

Circondario di Asolo - Maser.
Circondario di Conegliano - Pieve di Soligo.
Circondario di Valdobbiadene - Miane.

Provincia di Udine

Circondario di Spilimbergo - Sequals.

EMILIA

Provincia di Bologna

Circondario di Bologna - Castello di Serravalle-Monte S. Pietro.
Circondario di Vergato - Castel di Casio.

Provincia di Forlì

Circondario di Rimini - Coriano-Misano in Villa Vittoria.

MARCHE

Provincia di Ancona

Circondario di Ancona - Ancona-Camerano-Sirolo.

UMBRIA

Provincia di Perugia

Circondario di Perugia - Castiglione del Lago.

ABRUZZI

Provincia di Teramo

Circondario di Penne - Loreto Aprutino-Spoltore.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 93. (C.).

Certificati di nazionalità degli speditori di merci per od in transito per la Francia.

(Vedi Circolari N. 46, 56 e 70-1916).

Col giorno 14 novembre 1916 si compie il primo semestre dalla andata in vigore del provvedimento di cui alla circolare N. 46-1916, sicchè a cominciare dal detto giorno vengono a cessare di validità, secondo la data del loro rilascio, i certificati di nazionalità dei mittenti dei trasporti di merci dirette od in transito per la Francia.

Con richiamo pertanto alla disposizione contenuta nella seconda parte della circolare N. 56-1916, si invitano le stazioni a

depennare dal registro, ivi accennato, le ditte (spedizionieri e produttori o venditori) che figurano sui certificati di nazionalità da esse presentati, mano mano che viene a maturare il detto periodo di 6 mesi, affinchè nell'accettazione di altri trasporti riguardanti le ditte così depennate si abbia ad esigere la rinnovazione del documento in parola per il suo inoltro al confine insieme alla merce, seguendo le nórme stabilite nelle circolari sopra ricordate.

Nell'occasione si rammenta che, pei trasporti effettuati da spedizionieri, occorre sia indicato sugli esemplari della dichiarazione per le dogane, mod. Ch-1, il nome del produttore o del venditore.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 94. (C.).

Trasporti di merci per la Svizzera.

Il Governo svizzero, richiamando la sua ordinanza 17 novembre 1905 relativa alla statistica del commercio con l'estero, in base alla quale, per l'importazione di alcune merci in Svizzera, era fatto obbligo di indicarne il valore, ha, con recente decreto, esteso l'obbligo stesso a tutte indistintamente le merci, avvertendo che il loro valore deve essere indicato in valuta svizzera, con l'aggiunta del prezzo di trasporto dalla stazione di partenza a quella di confine.

Pertanto, al fine di mettere in grado le ferrovie federali o gli importatori svizzeri di sodisfare a tali prescrizioni, le stazioni dovranno esigere, all'atto dell'accettazione di trasporti di merci per la Svizzera, che sugli esemplari della *dichiarazione per le dogane*, mod. Ch-1, i mittenti abbiano sempre a far risultare il valore in franchi (compreso cioè il cambio con la Svizzera), prevenendoli che, in caso diverso, i trasporti dovranno rimanere giacenti al confine fino a compiuta regolarizzazione e con tutte le spese a carico.

Quanto all'indicazione del prezzo di trasporto fino al confine, dovrà provvedersi dalle nostre agenzie doganali di frontiera a mezzo delle gestioni di transito.

La presente disposizione vale anche pei trasporti carteggiati in servizio cumulativo con le poste svizzere.

Di quanto precede deve essere fatta annotazione all'articolo 19 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie ed al paragrafo 8 delle disposizioni regolamentari della tariffa per il detto servizio cumulativo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20 *e* 22.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
2ª	Delegato suppl.	**Goglia** ing. Luigi - Ispettore princ. - Riparto Traz. Salerno.	Nominato Delegato effettivo.
3ª	Delegato	**Navale** Gio. Batta - Controllore di 1° gr. - Div. Mov. Napoli (linee Calabresi).	**Navale** Gio. Batta - Controllore di 1° gr. - Div. Mov. Napoli.
14ª	Delegato suppl.	**Modica** Antonino - Capo sq. cant. - Sez. Lav. Palermo.	**Modica** Antonino - Sorvegl. della linea - Sez. Lav. Caltanissetta.
15ª	Id.	**Rigattelli** Raffaele - Guardiano - Sez. Lav. Foligno.	**Rigattelli** Raffaele - Manovale - Sez. Lav. Foligno.
17ª	Delegato	**Scursatone** Agostino - Capo dep. di 1° gr. - Dep. loc. Rivarolo.	**Scursatone** Agostino - Capo dep. di 1° gr. - Dep. loc. Savona Fornaci.
17ª	Delegato suppl.	**Ragazzi** Giulio - Capo dep. di 1° gr. - Dep. loc. Campasso.	**Ragazzi** Giulio - Capo dep. di 1° gr. - Dep. loc. Rivarolo.
19ª	Id.	**Scheda** Ricciotti - Macchinista - Dep. loc. Lecco.	**Scheda** Ricciotti - Macchinista - Dep. loc. Cremona.
23ª	Id.	**Biondani** Angelo - Accenditore - Dep. loc. Verona.	**Biondani** Angelo - Accenditore - Dep. loc. Padova.
23ª	Id.	**Como** Francesco - Accenditore - Dep. loc. Rivarolo.	**Como** Francesco - Accenditore - Dep. loc. Savona F.
28ª	Delegato	**Suppini** Mario - Applicato - Staz. Casarsa.	**Suppini** Mario - Applicato - Bassano D.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
30ª	Delegato suppl.	**Cristiano** Domenico - Capo telegr. di 2° gr. - Staz. Cosenza. B.	**Cristiano** Domenico - Primo applicato - Staz. Cosenza B.
34ª	Delegato	**Ruffo** Domenico - Deviatore - Staz. Catanzaro M.	**Ruffo** Domenico - Capo sq. alle merci - Staz. Catanzaro M.
35ª	Rappresentante	**Bagnasacco** Antonio - Manovratore - Staz. Chivasso.	**Bagnasacco** Antonio - Frenatore - Staz. Chivasso.
36ª	Delegato suppl.	**Proietti** Lori Sante - Guardia di stazione - Staz. Roma Tuscolana.	**Proietti** Lori Sante - Guardia di stazione - Staz. Padova.
39ª	Id.	**Bisogni** Sesto - Conduttore - P. V. Sampierdarena.	**Bisogni** Sesto - Conduttore - P. V. Spezia.
39ª	Id.	**De Benedetto** Francesco - Frenatore - P. V. Reggio C.	**De Benedetto** Francesco - Guardafreno - P. V. Reggio C.
42ª	Delegato	**Borsini** Ferdinando - Operaio di 2ª cl. - Sez. Lav. Ancona.	**Borsini** Ferdinando - Operaio di 1ª cl. - Sez. Lav. Ancona.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

SENTENZE

Dazi comunali di consumo - Esenzione dei materiali destinati alle Ferrovie.

a) *La contestazione giudiziale* sul diritto alla esenzione *è legittimamente istituita in confronto del Comune, titolare del diritto controverso, anzichè in confronto dell'appaltatore, che esercita il diritto di riscossione dei dazi solo a titolo di locazione, e che deve essere invece convenuto in luogo del Comune per la restituzione del dazio riconosciuto indebito;*

b) *negli art. 6 e 20 del testo unico della legge daziaria 7 maggio* 1908, *n.* 248, *sono sancite due distinte esenzioni, l'una* ratione destinationis, *a favore della azienda ferroviaria, l'altra* ratione loci *in pro' della speditezza e libertà dei traffici, aventi finalità e sfere di efficienza assolutamente diverse, e tali da non potersi costringere l'applicazione della prima nel limitato ambito della seconda, siccome, in contradizione alla legge, è prescritto nel capoverso dell'art.* 76 *del Regolamento generale* 17 *giugno* 1909, *n.* 455.

Tale disposizione, pertanto, è viziata da eccesso di potere, e non può considerarsi emanata per delegazione legislativa, della quale, in ogni caso, avrebbe superati i ben precisi termini fissati nell'art. 93 *della legge.*

c) *Vanno esenti, per conseguenza, dal dazio comunale, per ragione di destinazione, i materiali d'ogni genere occorrenti alla costruzione e all'esercizio delle Ferrovie, compresi quelli consumati negli Uffici ferroviari, anche se situati fuori dei recinti mentovati nell'art.* 85 *del regolamento* (1).

---

(1) Vedi sentenze Tribunale di Palermo nel Bollettino, parte IV anno 1913, pag. 197 - Tribunali Reggio C. e Cosenza, id. 1914, pag. 219 e 339 - Corte Appello Catanzaro, id. 1915, pag. 259.

CORTE D'APPELLO DI PERUGIA; sent. 7-26 giugno 1916. (*Est.* Alessandri). Ferrovie dello Stato c. Comune di Foligno.

FATTO.

Addì 29 e 30 dicembre 1911 nell'Ufficio di mantenimento delle ferrovie dello Stato, avente la sua sede nella città di Foligno nell'interno del recinto daziario, fu introdotta legna da ardere per uso dell'ufficio stesso, e, sebbene quell'Amministrazione sostenesse di aver diritto alla esenzione del dazio di consumo, la Ditta appaltatrice Bonaccorsi pretese che il dazio fosse pagato nella somma di L. 24,23.

L'Amministrazione reclamò alla Giunta Comunale, ma il reclamo fu respinto con deliberazione del 20 aprile 1912.

Ricorse al Prefetto, e successivamente al Ministero delle finanze, ma i ricorsi furono respinti.

Esaurito così il procedimento amministrativo, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con atto di citazione 8 marzo 1913 convenne in giudizio il Comune di Foligno innanzi al Tribunale di Perugia per sentir dichiarare illeggittima l'applicazione del dazio di consumo ai combustibili ed ai materiali di ogni genere destinati agli uffici ferroviari, dovunque situati, e per sentir ordinare la restituzione non solo delle anzidette L. 24,23, ma anche di tutti gli altri dazi indebitamente percetti, coi relativi interessi.

A sostegno di tale domanda il patrocinio dell'attrice amministrazione invocò l'art. 20 del testo unico della legge daziaria 7 maggio 1908, in cui è fatto divieto ai Comuni di imporre dazi di consumo sui materiali, e su tuttociò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate; e dedusse doversi ritenere incostituzionale l'art. 76 del regolamento generale daziario, in quanto la esenzione, stabilita *ratione destinationis* dalla legge, circoscrisse nel senso che l'impiego od il consumo dei generi esenti dovesse avvenire esclusivamente nelle località considerate fuori cinta ai sensi del successivo art. 85.

Il convenuto Comune eccepì preliminarmente la improponibilità in suo confronto della domanda, per la ragione che avendo essa per oggetto la restituzione del dazio pagato, si sarebbe dovuto

proporla contro la appaltatrice Ditta Bonaccorsi, e ne chiese in ogni caso il rigetto nel merito, sostenendo non potersi ritenere incostituzionale l'indicato articolo 76 del regolamento, sia perchè emanato in virtù della delegazione legislativa contenuta nell'articolo 93, n. 2 della legge, sia perchè con esso, pur mantenendosi il privilegio stabilito dalla legge, altro non si sarebbe fatto che disciplinare le modalità per impedire le frodi, cui altrimenti si sarebbe potuto andare incontro.

Ed il Tribunale, con sentenza dei 4-12 febbraio 1915, ritenendo validamente imposta la limitazione di cui nel citato articolo del regolamento, giudicò infondata la domanda dell'Amministrazione; stimò quindi inutile prendere in esame la preliminare eccezione di improponibilità; e rigettando la domanda stessa condannò l'Amministrazione nelle spese del giudizio.

Produsse appello l'Amministrazione, con atto del 7 maggio 1915, affermando essere la suddetta sentenza ingiusta e lesiva dei suoi diritti, sia per l'errata interpretazione ed applicazione delle vigenti disposizioni di Legge e di regolamento sul regime daziario delle ferrovie, sia per la concezione erronea ed incompleta della costituzione organica delle funzioni e delle esigenze dell'Amministrazione ferroviaria, sia per altri motivi, che si riservò di dedurre. E convenne con l'atto stesso il Comune di Foligno innanzi a questa Corte per sentirla riformare ed accogliere la sua domanda.

Con appello incidente il Comune ha risollevato la questione preliminare della improponibilità della domanda in suo confronto.

DIRITTO.

È evidente l'errore in cui incorsero i primi giudici per avere trascurato di prendere nella dovuta considerazione ed a suo luogo, prima cioè di ogni indagine di merito, l'eccezione di improponibilità della domanda, credendo di essere dispensati dall'esaminarla in conseguenza della ritenuta infondatezza della medesima nel merito.

E la Corte tale errore emendando, osserva che non è controverso in fatto, e risulta dimostrato dagli esibiti documenti, che la

riscossione del dazio di consumo nel Comune di Foligno trovasi appaltata alla Ditta Buonaccorsi, nè può contestarsi che l'appaltatore s'intende subentrato nei diritti e nei privilegi, che per legge e per regolamento competono allo Stato ed al Comune verso i contribuenti relativamente alla riscossione dei dazi (art. 37 e 48 della legge 7 maggio 1908, n. 248 e 355 del regolamento generale approvato col R. Decreto 17 giugno 1909, n. 455). Ma da ciò non segue la conseguenza che il Comune ne vuol trarre. Perocchè la domanda dell'Amministrazione delle ferrovie non ha per oggetto la semplice restituzione del dazio indebitamente pagato, ma tende innanzi tutto e principalmente a fare dichiarare in tesi generale la illeggittimità dell'applicazione del dazio di consumo a tutto ciò che è destinato all'ufficio di manutenzione, e solo come conseguenza della dichiarazione di questo diritto di esenzione, è diretta al fine di sentir ordinare la restituzione del dazio pagato.

Or se l'azione promossa fu principalmente dichiarativa, era ben naturale che il giudizio fosse istituito non in contraddittorio dell'appaltatore, che ha soltanto il godimento del diritto di riscuotere dazi in luogo e vece del Comune, circoscritto nel contenuto entro le facoltà competenti ad un semplice conduttore, e limitato nel tempo alla durata dello appalto, ma in confronto dello stesso Comune cui quel diritto spetta. Perocchè la controversia in tal modo impegnatasi, per quel che è il primo e precipuo suo obbietto, non riguarda la gestione dello appalto, concerne invece il diritto stesso di imporre dazi su determinate cose.

Quante volte infatti fosse riconosciuta illeggittima la norma regolamentare contro cui l'attrice insorge, in quanto avrebbe circoscritto, con vincoli attinenti alla località, una esenzione che per legge non è soggetta a simile restrizione, la dichiarazione di diritto da emanarsi importerebbe la conferma di una limitazione nella facoltà di imporre dazi, la quale spetta al Comune e non all'appaltatore. La norma di legge, di cui s'invoca dall'Amministrazione attrice l'applicazione, e che deve formare oggetto della domandata dichiarazione, ha il carattere di disposizione proibitiva contro i Comuni, leggendosi nell'art. 20 del testo unico della legge 7 maggio 1908, n. 248: « i Comuni non possono imporre alcun dazio di consumo ».

Ciò posto, è manifesto che interessato a contrastare questa domanda è il Comune, titolare del diritto controverso; e giustamente l'attrice, interessata ad ottenere giudiziariamente il riconoscimento della limitazione legale di esso, promosse il giudizio contro l'Amministrazione comunale, vera e legittima contraditttrice, contro cui soltanto il giudicato da costituirsi avrà carattere permanente e definitivo.

La risoluzione della questione in confronto dell'appaltatore non avrebbe risposto al fine, innanzi tutto perchè egli non avrebbe potuto accettare la contestazione sulla essenza e sui limiti del diritto del Comune, ed in secondo luogo perchè un giudicato formatosi in confronto di lui avrebbe perduto ogni efficacia con lo scadere del termine dell'appalto, e avrebbe dato luogo al rinnovarsi della controversia.

E del resto la migliore dimostrazione dell'interesse del Comune a contrastare la pretesa dell'Amministrazione, e del correlativo diritto di costei di veder risoluta la questione in confronto del medesimo, emerge dal fatto che in giudizio il Comune stesso, lungi dall'ammettere le pretese stesse e dal disinteressarsi dalla risoluzione della controversia, si è difeso in merito, opponendosi alla domanda, ed affermando il suo diritto di colpire di dazio comunale ciò che è destinato all'Ufficio suddetto, ai sensi dell'art. 76 del regolamento.

Si dirà a suo luogo come non possa prendersi in esame nei rapporti del Comune la domanda in quanto si chiede l'ordine di restituzione del dazio pagato; ma intanto, dimostrato che la domanda stessa per il primo e principale suo obbietto direttamente investe il diritto e l'interesse del Comune, non come organo cui la legge attribuisce speciale giurisdizione in materia daziaria, ma come ente cui spetta la facoltà di imporre dazi di consumo, non può non respingersi l'eccezione di improponibilità.

Passando quindi a giudicare nel merito, la Corte osserva che occorre tenere bene distinte, nella soggetta materia, due disposizioni del testo unico della legge sui dazi di consumo, quella contenuta nel capoverso dell'art. 6 e l'altra formante oggetto dell'art. 20.

È detto nel suindicato capoverso: « le linee ferroviarie, le stazioni e le loro dipendenze sono considerate come poste fuori del recinto daziario dei comuni chiusi ».

È stabilito poi nel citato articolo: « I comuni non possono imporre alcun dazio di consumo sopra i materiali, e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio ».

Il diverso carattere ed il diverso obbietto di queste due esenzioni risulta manifestamente dal tenore delle disposizioni stesso. L'una, diretta a tutelare la libertà e speditezza dei traffici, concerne la condizione giuridica delle linee ferroviarie, delle stazioni e delle loro dipendenze, in quanto esse si considerano come poste fuori del recinto daziario dei comuni chiusi. L'altra, stabilita a favore dell'azienda ferroviaria, ha riguardo alla destinazione delle cose, in quanto servono alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate.

Tali disposizioni traggono origine dalla legge 27 aprile 1885 n. 3048 nella quale all'art. 15, col primo comma, in termini identici fu stabilita l'esenzione *ratione destinationis,* e nel secondo comma l'esenzione *ratione loci;* passarono più tardi nel testo unico 15 aprile 1897 n. 161, la prima nel comma 4 dell'art. 19, e l'altra nell'art. 5, che i compilatori di esso, avuto riguardo precisamente alla loro diversa natura, separarono per ragione di sistema i due commi, collocando il primo nel titolo delle « esenzioni », ed il secondo nel capo concernente la classificazione dei comuni. Così separate le due disposizioni furono poi riprodotte rispettivamente negli articoli 25 e 26 della legge 6 luglio 1905 n. 323.

E da ultimo furono conservate nei suindicati articoli del nuovo testo unico vigente.

Or è evidente che quando nel comma 2° dell'art. 76 del regolamento 17 giugno 1909 n. 455 fu detto: « nei comuni chiusi l'impiego ed il consumo dei generi esenti deve seguire esclusivamente nelle località considerate fuori cinta ai termini del successivo art. 85 » furono confuse le due diverse esenzioni, e fu subordinata quella competente *ratione destinationis* ad una condizione che è in aperta opposizione con l'art. 20 della legge.

Ed invero il regime daziario delle porzioni dei comuni chiusi poste fuori del recinto è quello stesso che concerne i comuni aperti: nei quali il dazio si può riscuotere soltanto sulla minuta vendita. Il che importa che, salvo il caso di acquisto al minuto, nei sensi ed entro i limiti prescritti dalla legge, nella quale ipotesi ogni possibilità di esenzione sparisce per il sistema stesso di percezione,

i generi rimangono esonerati dal pagamento del dazio di consumo, qualunque sia la destinazione loro.

Nè vale il dire che anche nei comuni aperti e nelle porzioni dei comuni chiusi poste fuori del recinto daziario possono essere imposti dazi comunali sui materiali da costruzione e sugli altri generi indicati nell'art. 14 della legge, perchè è sempre vero che il divieto di cui nell'art. 20 è generico e comprensivo di ogni specie di dazio comunale, e non è lecito limitarne e restringerne il contenuto.

Ed il regolamento in quanto vincolò il consumo e l'impiego in quelle determinate località, restrinse e limitò il diritto che incondizionatamente è dalla legge assicurato alle ferrovie.

Manifestamente inattendibile è la tesi del Comune, quando, *pur* ammettendo che le disposizioni degli articoli 6 e 20 della legge hanno tra loro un contenuto ben diverso, sostiene che esiste però fra esse un punto di connessione, in quanto la esenzione per destinazione servirebbero ad esonerare in modo assoluto i generi destinati alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie anche rispetto a quel dazio che è dovuto in territorio da considerarsi come comune aperto, perchè trattasi di distinte esenzioni e nessuna connessione fra esse sussiste. Invano si adducono opinioni e pareri, perchè alla legge non si può dare altro senso che quello fatto palese dal proprio significato delle parole, secondo la connessione di esse e la intenzione del legislatore. E da questi elementi emerge la più completa antinomia fra l'anzidetta disposizione dell'art. 76 del regolamento e l'art. 20 della legge.

Nè ad eliminare l'evidente eccesso di potere onde è viziata la norma regolamentare vale invocare la delegazione legislativa, sia perchè essa non potrebbe mai dar valore ad una disposizione contrarai a ciò che il legislatore espressamente volle, e che formò oggetto di una precisa norma di legge, sia perchè nella soggetta materia la delegazione fu circoscritta nel suo contenuto, e non riguarda affatto l'esenzione *ratione destinationis*.

I poteri conferiti al Governo emergono dall'art. 93 dell'anzidetto testo unico del 7 maggio 1908, ove leggesi: « con regolamento da « approvarsi con decreto reale, sentiti il Consiglio di Stato ed il « Consiglio dei Ministri, saranno determinate le norme per la esecu- « zione della presente legge, e più specialmente......

« 2° per le dipendenze delle stazioni ferroviarie, e per la sor-
« veglianza in queste ed in quelle ».

Questa disposizione, identica a quella contenuta nell'art. 73 n. 2 del testo unico del 15 aprile 1897, trae origine dallo stesso art. 15 della legge 27 aprile 1885 donde deriva la duplice esenzione. Perocchè, dopo essersi trattato, nel primo e nel secondo comma sopra ricordati, rispettivamente, della esenzione per destinazione e di quella per ragione di luogo, fu col terzo comma stabilito che con regolamento da approvarsi con decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, sarebbe stata regolata la sorveglianza quanto al dazio di consumo.

Se dunque la delegazione ebbe fin dall'origine un contenuto ben preciso e limitato, non può evidentemente essere invocata in giustificazione di altre disposizioni eccedenti l'ordinario potere regolamentare su oggetti diversi. Essa si riferiva unicamente alla condizione giuridica creata al territorio delle linee delle stazioni e loro dipendenze, in quanto per finzione di diritto dovevano essere considerate al di fuori del recinto daziario, riguardava cioè quanto erasi detto nel comma dello stesso art. 15 che immediatamente precede la delegazione stessa. È logico, infatti che essendosi in questo comma parlato genericamente di *dipendenze* delle stazioni ferroviarie, senza che si fosse dato alcun criterio per determinare quali luoghi dovessero positivamente essere considerati, se ne fosse rinviata la necessaria specificazione al regolamento.

Non poteva la delegazione fatta nei termini anzidetti estendersi al primo comma, che, contenendo un divieto fatto ai Comuni, per quanto semplice e chiaro, altrettanto per se stesso completo non aveva bisogno di essere completato con ulteriori norme.

Mancando adunque qualsiasi delegazione legislativa in ordine alla immunità *ratione destinationis,* e non potendosi l'unica delegazione contenuta nella legge relativamente alla immunità *ratione loci* ritenere estesa implicitamente ad essa, causa della diversa sua natura e del diverso obbiettivo, nè potendo in ogni caso la delegazione autorizzare l'emanazione di norme che sono in aperta opposizione con espresse disposizioni della legge stessa, deve ritenersi viziata da eccesso di potere la norma contenuta nel capoverso dell'art. 76 del regolamento, in quanto limita l'esenzione di ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie alla condizione che l'impiego ed il consumo avvengano nelle linee, nelle

stazioni e nelle dipendenze dichiarate nell'art. 85 del regolamento stesso.

Non vale in contrario l'argomento che si vuol trarre dal principio della unità del recinto daziario e dal pericolo di frodi. Perocchè queste considerazioni, che per se stesse neppure sono fondate, non mancando nella legge e nel regolamento espresse esenzioni di genere affine a quella di cui trattasi, potranno consigliare una riforma della legge da parte degli organi cui costituzionalmente compete la facoltà di emanarla, ma non possono utilmente essere invocate innanzi al magistrato chiamato ad applicare una disposizione regolamentare ad essa contraria (art. 5 della legge 20 marzo 1865 allegato E).

Non può dubitarsi poi, avuto riguardo all'ordinamento dell'Amministrazione ferroviaria, che l'Ufficio di sezione del mantenimento serva all'esercizio delle ferrovie e che per conseguenza tutto ciò che ad esso occorre, non escluso il combustibile in genere e la legna da ardere in ispecie, deve essere considerato come destinato all'esercizio suddetto.

Quest'attinenza dell'ufficio di cui trattasi coll'esercizio delle ferrovie per nulla è menomata dalla materiale situazione di esso, la quale deve ritenersi non determinata dalla sola comodità degli impiegati, ma informata alle esigenze del servizio ed alla disponibilità di locali adatti.

Qualunque sia, del resto, la ragione, insindacabile in questa sede, onde fu determinata la scelta di quel locale, certa cosa è che l'esenzione compete a norma della legge, la quale non solo non fa distinzione in proposito, ma, per gli anzidetti motivi, presuppone che un ufficio inerente alla costruzione o allo esercizio delle ferrovie si trovi dentro il recinto daziario.

Deve pertanto riformarsi la sentenza impugnata e dichiararsi il diritto dell'Amministrazione alle esenzioni per il combustibile e per tutto ciò che serve all'Ufficio suddetto.

Non può invece essere presa in considerazione nei rapporti del Comune la domanda di rimborso del dazio pagato, perchè essa riguarda direttamente ed unicamente l'appaltatore, che procedette alla riscossione. L'appaltatore non è infatti un mandatario del Comune, trae invece i suoi poteri e le sue facoltà dalla legge e dal regolamento, e procede alla riscossione in base alle vigenti norme (art. 355 del regolamento daziario).

Venendo adunque in discussione il fatto dell'appaltatore, è naturale che il giudizio debba essere contro di lui istituito.

Nè vale agli effetti della restituzione anzidetta l'assunto che il Comune sia in colpa per non aver compresa l'esenzione di cui trattasi fra quelle annoverate nell'art. 28 del Capitolato d'appalto e per non averne fatto cenno nella tariffa, dal momento che essa compete per legge. Molto meno poi può farglisi carico della motivazione con cui fu respinto il reclamo, perchè la Giunta esplicò le attribuzioni inerenti alla speciale giurisdizione conferitale nella materia, ai sensi dell'art. 252 del regolamento daziario, in sede di procedimento amministrativo.

Nè a dispensare dalla necessità della contestazione della lite sull'obbietto della restituzione in confronto dell'appaltatore, vale il dire che con le conclusioni non fu chiesta la condanna del Comune a restituire la somma, ma l'ordine di disporre il rimborso, perchè questa formola, a parte ogni considerazione sulla sua esattezza, non toglie la necessità che della restituzione stessa, nella sua sostanza e nella sua misura, si discuta in confronto dell'appaltatore.

Avuto riguardo, in fine, all'esito del giudizio, tendente principalmente alla dichiarazione della sussistenza della esenzione, è giusto che le spese di prima istanza e di appello vadano per tre quarte parti a carico del Comune soccombente, e per l'altra quarta parte siano dichiarate compensate (art. 370 del cod. di proc. civ.).

P. Q. M. la Corte pronunziando sull'appello principale prodotto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con l'atto 7 maggio 1915, e su quello incidente del Comune di Foligno, riforma la sentenza del Tribunale di Perugia dei 4-12 febbraio detto anno; e nelle veci dei primi giudici, respinta l'eccezione di improponibilità della domanda, per quanto concerne la prima parte di essa, ed ogni altra maggiore e diversa istanza, e contraria eccezione reietta, dichiara che all'Amministrazione stessa spetta la esenzione dal dazio comunale sulle materie destinate alla costruzione do allo esercizio delle strade ferrate, e quindi anche su quelle che servono alla Sezione di manutenzione sita entro l'abitato della città di Foligno.

Dichiara non essere luogo a provvedere sulla domanda stessa per quanto riguarda la restituzione dei dazi pagati.

Condanna il Comune di Foligno, ecc.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 192 (Boll. Uff. N. 43-1916).

A pagina 1203, terza riga del punto 11, rettificare l'indicazione di 0,75 in *lire 1,00;* a pagina 1215, nella ventesima e ventunesima riga, rettificare le indicazioni di lire 0,30 e 0,50 rispettivamente in *lire 0,40* e *0,65.*

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 46

16 NOVEMBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, novembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 8 *ottobre* 1916, *n.* 1461, *riguardante la vendita delle merci abbandonate nel porto di Genova* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 27 aprile 1915, n. 569, ed il nostro decreto 28 ottobre 1915, n. 1590, recanti provvedimenti diretti a fronteggiare lo stato anormale di servizio nel porto di Genova;

Visto l'art. 112 delle tariffe e condizioni pei trasporti (allegato D alla legge 27 aprile 1885, n. 3048);

Vista la legge 12 febbraio 1903, n. 50, per la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quello pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il ricavato della vendita, effettuata dal Consorzio autonomo del porto di Genova, delle merci da ritenersi abbandonate (a sensi degli articoli 5 e 6 del R. decreto 27 aprile 1915, n. 569, e dell'articolo unico del Nostro decreto 28 ottobre 1915, n. 1590), dedotte tutte le spese a carico, sarà devoluto agli Istituti di previdenza

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 novembre 1916, n. 266.

del personale del Consorzio e dei lavoratori del porto, qualora non venga reclamato dall'avente diritto entro due anni dalla vendita.

Art. 2.

La ripartizione delle somme fra i diversi Istituti di previdenza, di cui all'articolo precedente, sarà fatta con decreto ministeriale, sentito il Comitato esecutivo del Consorzio autonomo del porto di Genova.

Art. 3.

Per le merci depositate al Molo Vecchio, o che altrimenti si debbono ritenere in consegna dell'Amministrazione ferroviaria di Stato, restano ferme le disposizioni dell'art. 112 delle tariffe e condizioni pei trasporti vigenti sulle ferrovie dello Stato.

Il presente decreto sarà sottoposto al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — BONOMI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 19 *ottobre* 1916, *n.* 1476, *col quale lo stanziamento del capitolo n.* 55 *dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1916-917 *è aumentato di lire* 50,000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra:

Ritenuta la necessità di inscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari l'ulteriore somma di lire 50,000 occorrente per provvedere all'assistenza ed al rimpatrio degli equipaggi delle navi mercantili affondate per atti di ostilità del nemico;

Vista la legge 9 luglio 1916, n. 814;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento del capitolo n. 55: « Spese per assistenza e rimpatrio di equipaggi delle navi mercantili affondate, ecc. » dello stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1916-917, è aumentato di lire cinquantamila (L. 50,000).

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale,* 8 novembre 1916, n. 262.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 22 *ottobre* 1916, *n.* 1455, *col quale dal fondo di riserva per le spese impreviste dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata la prelevazione di lire* 4,783,000 *per l'esercizio finanziario* 1915-916 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Vista la legge 16 aprile 1916, n. 420, colla quale vennero approvate le previsioni per l'entrata e per la spesa della Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1915-916;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 novembre 1916, n. 263.

Visto il decreto-legge Luogotenenziale del 25 giugno 1916, n. 784, col quale vennero introdotte variazioni alle previsioni suddette;

Visto il decreto Luogotenenziale 22 giugno 1916, n. 756;

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, presentava, al 30 giugno u. s., una disponibilità di L. 16,483,000;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari e per il tesoro;

Abbiamo **decretato e decretiamo:**

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste, depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, a termini dell'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372, è autorizzata la prelevazione di lire quattro milioni settecentottantatremila (L. 4,783,000) da versarsi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con imputazione al capitolo 22 dello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione medesima per l'esercizio finanziario 1915-916 e da portarsi in aumento ai seguenti capitoli di spesa:

Cap.	n.	1	Direzione generale - Personale	L.	86,000
»	»	2	Direzione generale - Forniture, spese ed acquisti	»	21,000
»	»	3	Servizio approvvigionamenti - Personale	»	215,000
»	»	4	Servizio approvvigionamenti - Forniture, spese ed acquisti	»	495,000
»	»	6	Servizio movimento - Forniture, spese ed acquisti	»	547,000
»	»	8	Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	»	170,000
»	»	11	Servizio trazione - Personale	»	354,000
»	»	15	Servizio veicoli - Forniture, spese ed acquisti	»	268,000

Cap. n. 23 Linee a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) - Manutenzione della linea . .	»	15,000
» » 25 Esercizio navigazione - Forniture, spese ed acquisti	»	343,000
» » 26 Indennizzi	»	4,000
» » 27 Ancoraggio e spese portuali	»	58,000
» » 28 Noleggio di piroscafi	»	120,000
» » 30 Navigazione dello stretto di Messina - Forniture, spese ed acquisti	»	632,000
» » 31 Consiglio generale, Commissioni compartimentali del traffico e Commissioni diverse (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	»	121,000
» » 34 Contributo al fondo pensioni e sussidi .	»	776,000
» » 38 Oblazioni e sussidi al personale . . .	»	243,000
» » 39 Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	»	145,000
» » 40 Spese giudiziali e contenziose.	»	76,000
» » 41 Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzini	»	42,000
» » 44 Spese per la sorveglianza dei trasporti .	»	52,000
	Totale L.	4,783,000

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento unitamente al rendiconto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

CARCANO — ARLOTTA.

Visto. *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 22 *ottobre* 1916, *n.* 1503, *riguardante l'applicazione delle tariffe nn.* 215 *e* 1006 *P. V. per i trasporti della lignite, della torba e delle formelle di lignite e di torba* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce poteri straordinari al Governo del Re;

Viste le tariffe e condizioni valevoli pei trasporti effettuati sulle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto coi ministri segretari di Stato per il tesoro e per il commercio, l'industria e il lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La tariffa locale n. 215 p. v. valevole per le spedizioni di lignite e formelle di lignite, e la tariffa eccezionale n. 1006 p. v., valevole per le spedizioni di lignite e formelle di lignite, di torba e di antracite sulle linee continentali delle ferrovie dello Stato, sono estese ai trasporti tra il continente e la Sicilia, e viceversa, ed a quelli in servizio interno della Sicilia.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 novembre 1916, n. 266.

Ferme restando le altre condizioni di applicazione della tariffa eccezionale n. 1006 p. v., per le spedizioni effettuate in base alla tariffa medesima, non è ammessa la domanda della portata dei carri. Le tasse di porto saranno computate in base alla portata effettiva dei carri forniti dall'Amministrazione ferroviaria, considerando la portata stessa come peso minimo tassabile per carro.

Art. 2.

I prezzi della tariffa eccezionale n. 1006 p. v. sono fissati nella seguente misura, per chilometro e per tonnellate tassabile;

Zone di percorrenza dalla I alla V. L. 0.023;

Zone di percorrenza dalla VI alla XII, L. 0.02;

Diritto fisso per tonnellata, L. 0.375;

e sono soggetti all'aumento del dieci per cento, di cui il Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1164.

Art. 3.

È data facoltà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di estendere l'applicazione della tariffa eccezionale n. 1006 p. v. ad altre stazioni, alle quali venissero a far capo i prodotti di miniere o cave di lignite, di torba, o di antracite, vincolando però tale estensione alla condizione che i trasporti percorrano almeno 150 Km. sulle linee dello Stato, o paghino per tale distanza minima.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore a partire dal 16 novembre 1916.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, addì 22 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — CARCANO — DE NAVA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *ottobre* 1916, *n.* 1498, *riguardante il trattamento economico agli impiegati avventizi delle Amministrazioni governative e delle ferrovie dello Stato trattenuti alle armi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo di poteri straordinari per la guerra;

Visti il R. decreto-legge 13 maggio 1915, n. 620, ed il decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, riguardanti il trattamento economico da farsi agli impiegati e pensionati dello Stato e agli insegnanti delle scuole primarie amministrate dal Consiglio scolastico provinciale, che siano sotto le armi;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 novembre 1916. n. 266.

Visti i decreti Luogotenenziali 12 settembre 1915, n. 1393, e 9 luglio 1916, n. 875, coi quali furono emanati nuovi provvedimenti sulla materia;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli impiegati avventizi delle Amministrazioni governative e delle ferrovie dello Stato, trattenuti alle armi oltre il giorno in cui hanno compiuto il periodo di servizio obbligatorio stabilito dalle leggi di leva di terra e di mare, sono da considerarsi richiamati agli effetti del trattamento economico di cui al decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno 10 agosto 1916, in cui entrò in vigore il Nostro decreto 9 luglio 1916, n. 875.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO.

Visto. *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 4 *novembre* 1916, *relativo alla conferma di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visti gli art. 63 lett. h) e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, l'art. 1 del R. Decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Vista la designazione fatta dal Consiglio generale della Federazione nazionale fra le associazioni giornalistiche italiane nella sua adunanza del 15 ottobre 1916;

DECRETA:

il sig. cav. avv. Pietro Rembado è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico quale rappresentante dei sodalizi della stampa italiana.

Roma, addì 4 novembre 1916.

Il Ministro: ARLOTTA.

ERRATA-CORRIGE

La *Gazzetta ufficiale* n. 264 in data 10 novembre 1916 pubblica:

« Nel decreto-legge Luogotenenziale n. 1406, del 19 ottobre u.s.
« pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 256, del 31 stesso mese, oc-
« corse un errore a causa di inesattezza della copia trasmessa,
« nel senso che venne stampato che una diminuzione di Li-
« re 29,000 debba introdursi al capitolo 30 « compenso di naviga-
« zione alle navi di carico nazionale, ecc. », mentre la diminuzione
« stessa è stata apportata al Capitolo 36 « compensi di navigazione
« alle navi di carico nazionale, ecc. », come qui si rettifica » (1).

(1) Vedasi Bollettino ufficiale n. 45-1916.

COMUNICATO

Il Comitato costituitosi lo scorso anno presso questa Direzione generale delle ferrovie dello Stato per raccogliere oblazioni tra gli agenti delle ferrovie stesse, allo scopo di acquistare della lana e confezionare indumenti, da fornire ai nostri valorosi soldati, ha raccolto, nei sei mesi in cui la sottoscrizione rimase aperta, dall'ottobre del 1915 a tutto il marzo 1916, lire 54,523.61 oltre a qualche dono in natura (lana od oggetti di vestiario già confezionati).

Gli indumenti lavorati (in prevalenza cappucci, maglioni, sciarpe, guanti e calze) raggiunsero, a numero o a paia, il quantitativo di 21,026 e furono distribuiti, per la maggior parte (18,430 capi) a mezzo dell'Autorità militare e per il rimanente (2596 capi) con invii diretti di pacchi postali a soldati ferrovieri.

Questo risultato ha potuto essere raggiunto mercè l'opera volenterosa di signore e signorine impiegate nelle ferrovie, e delle famiglie dei ferrovieri. La sottoscrizione è stata, nel mese in corso, ripresa con piena fiducia che il personale ferroviario corrisponderà con uguale slancio alla richiesta rivolta al suo cuore.

Ordine generale N. 7 (S.).

Movimenti nel personale superiore.

Il capo divisione del Servizio Lavori, cav. uff. ing. Gaspare Grillo, promosso sotto capo servizio dal 1° settembre 1916, è stato trasferito al Servizio Costruzioni al posto del sotto capo servizio comm. ing. Luigi Cauda, collocato a riposo in seguito a sua domanda con decorrenza 1° luglio 1916.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Calciati** Battista - Manovale avventizio - Stazione Campasso - Soldato di fanteria - morto il 24 marzo 1916.

- **Lovisetto** Antonio - Manovale avventizio - Stazione Cittadella - Soldato del genio - morto il 29 giugno 1916.

(39145) - **Zen** Pietro - Manovale - Stazione di Padova - Caporale di fanteria - morto il 6 agosto 1916.

- **Cresta** Luigi - Aiutante applicato avventizio - Divisione Trazione Genova - Soldato di fanteria - morto il 6 agosto 1916.

(153394) - **Arbasi** Giovanni - Manovale - Deposito combustibili Piacenza - Soldato di fanteria - morto il 9 agosto 1916.

(163791) - **Zeni** Giovanni - Manovale - Deposito combustibili Piacenza - Soldato di fanteria - morto l'11 agosto 1916.

- **Gasperini** Giovanni - Manovale avventizio - Divisione Movimento Bologna - Soldato di fanteria - morto il 23 agosto 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(149934) - **Palombi** Attilio - Manovale - Deposito combustibili Potenza - Caporalmaggiore di fanteria - morto il 15 agosto 1916.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

- **Lugli** Antonio - Manovale avventizio - Divisione Movimento Bologna - Soldato del genio - morto il 20 settembre 1916.

Circolare N. 6 v. (M.).

Premi temporanei per la buona utilizzazione e rapida circolazione del materiale da merci.

(Vedi Ordine di servizio N. 33-1906).

A datare dalla mezzanotte dal 26 al 27 novembre 1916 e fino a nuovo avviso sono concessi i seguenti premi temporanei a favore del personale che si presterà efficacemente per conseguire una più intensa utilizzazione ed una più rapida circolazione del materiale da merci.

Premio A. — L. 1,00 per ogni carro arrivato carico in servizio locale, che viene fatto partire ricaricato *entro 30* (*trenta*) *ore* da quella dell'arrivo.

Se il carro arrivato carico viene spedito vuoto, oppure se arrivato vuoto viene rispedito carico, il premio è ridotto a L. 0,50.

Il premio è concesso per tutti i carri completi e pei misti supplementari con merci aventi un'unica destinazione. Sono quindi ammessi al premio anche i carri utilizzati per trasporti in servizio, per trasporti militari e quelli caricati o scaricati da stabilimenti raccordati.

Per ogni carro scaricato dalla stazione, che riparta carico (ricaricato dalla stazione o dalla parte) dopo più di 72 ore e per ogni carro arrivato carico che riparta vuoto o che arrivato vuoto venga rispedito carico dopo più di 48 ore, sarà dedotta dal premio complessivo spettante alla stazione una quota di L. 0,50, salvo ogni altro provvedimento nel caso in cui il fatto sia dovuto a negligenza.

Premio B. — L. 0,05 per ogni carro partito, da corrispondersi alle stazioni di transito purchè nel periodo di una settimana, e cioè dalle ore zero del lunedì alle ore 24 della domenica successiva, sia fatto partire un quantitativo di carri carichi o vuoti non inferiore a quello dei carri carichi o vuoti arrivati nello stesso

periodo di tempo. *Da questo premio sono esclusi i carri arredati, i riparandi e tutti i carri che arrivano e partono con uno stesso treno o con treni che costituiscono un'unica condotta fra determinate località.*

La concessione di questo premio è subordinata alla condizione che la stazione che vi concorre non limiti il ricevimento dei carri ad essa diretti, che componga regolarmente i treni coi quali li fa partire e che per almeno quattro giorni della settimana abbia fatto partire giornalmente un quantitativo di carri non inferiore a quello dei carri arrivati.

Qualora una stazione in una o più settimane consecutive faccia partire una quantità di carri inferiore a quella dei carri arrivati nelle settimane stesse, per poter concorrere successivamente al premio deve far partire almeno una quantità di carri uguale a quella dei carri arrivati nella settimana, aumentata della differenza tra i carri partiti e quelli arrivati nelle settimane in cui non concorse al premio.

A questo premio non concorrono gli scali marittimi.

Premio C. — L. 0.60 per ogni giornata-carro di tasse di sosta esatte su trasporti a carro completo eseguiti per conto dei privati, escluse le giacenze che si verificano negli stabilimenti raccordati, quelle di trasporti in servizio e quelle di trasporti militari (sotto scorta, in conto corrente ed a pagamento diretto).

Pei giorni di giacenza verificatasi dopo lo svincolo del trasporto, il premio è elevato a L. 1.20 per ogni giornata-carro di tasse di sosta esatte.

Qualora le tasse di sosta vengano in tutto od in parte condonate, è dovuto nel primo caso un premio di L. 0.60 per carro, *qualunque sia la durata della giacenza,* e nel secondo un premio ridotto nella stessa proporzione colla quale vengono ridotti i diritti di sosta.

Penalità. — È fatto assoluto divieto alle stazioni intermedie di trattenere carri vuoti in composizione alle condotte costituenti le giornaliere o viaggianti in ripartizione.

Per ogni infrazione a tale divieto sarà addebitato all'agente responsabile l'importo di L. 5 per carro.

LIQUIDAZIONE DEI PREMI. — Ai premi A e C concorrono tutti gli agenti di stazione che contribuiscono direttamente a raggiungere le condizioni stabilite per la concessione dei premi stessi.

Al premio B concorrono il personale dirigente il movimento, quello di manovra e quello addetto agli Uffici del materiale.

Per la liquidazione del premio A le stazioni dovranno compilare un prospetto conforme al modello allegato 1.

Per la liquidazione del premio B compileranno un prospetto conforme al modello allegato 2 indicandovi per ogni giorno e per ogni treno il quantitativo dei carri arrivati e partiti, esclusi i carri arredati ed i riparandi.

Nel primo giorno di attivazione dei premi le stazioni indicheranno alla propria Divisione Movimento la precisa quantità dei carri costituenti la rimanenza alle ore zero dello stesso giorno, esclusi i carri arredati ed i riparandi.

Per la liquidazione del premio C le stazioni compileranno un prospetto conforme all'allegato 3.

In base alle risultanze dei prospetti su indicati i capi stazione od i capi gestione titolari effettueranno la liquidazione e la ripartizione dei premi attenendosi, nello stabilire le quote parti, a quanto prescrive l'ordine di servizio n. 33-1906.

L'importo dei premi sarà pagato coi fondi della stazione ogni giovedì della settimana seguente a quella cui si riferiscono.

Sarà perciò compilato, nei modi d'uso, il mod. R-94, sul quale dovranno figurare le generalità degli agenti premiati e le relative quote di premio, e che sarà versato come danaro alla cassa con la seguente motivazione: « *Premi temporanei per intensificare l'utilizzazione e la circolazione del materiale. Circolare n.* 6.v-1916 ».

Copia del mod. R-94 sarà trasmessa dalle stazioni alla Divisione Movimento dalla quale dipendono, insieme coi prospetti di liquidazione, anche nei casi in cui i premi risultino negativi, non più tardi del sabato della settimana successiva a quella cui i premi si riferiscono.

CONTROLLERIE. — Le Divisioni controlleranno accuratamente, anche con accertamenti sopra luogo, l'esattezza dei dati esposti sui documenti di liquidazione e, riscontrando errori, disporranno per le trattenute e per ogni altro provvedimento del caso.

I capi stazione od i capi gestione indicheranno, su apposito manifesto da affiggersi in un locale accessibile a tutto il personale, il quantitativo dei carri che concorrono giornalmente ai premi, nonchè l'ammontare di ciascun premio.

I capi stazione o capi gestione risponderanno in proprio di qualsiasi abuso che potesse verificarsi nell'applicazione di questi premi e nella liquidazione del loro ammontare.

Rivolgo vivissima raccomandazione a tutte le Divisioni Movimento di curare e vigilare, anche con frequenti verifiche sopra luogo da parte degli ispettori di riparto e dei controllori del materiale e del traffico, che dalle presenti disposizioni abbiano a derivare i massimi vantaggi agli effetti della migliore utilizzazione del materiale da carico, che oggi particolarmente s'impone per supreme necessità nazionali.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 18, 19, 20, 21 *ed ai controllori del materiale.*

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

Stazione di .... *Allegato* **1** *alla circolare N.* 6[v] *1916.*

Premio temporaneo A.

Settimana n. .... *dal* .... *al* .... 191......

Carri arrivati e ripartiti in servizio locale.

Numero del carro	Arrivato il	Arrivato col treno	Arrivato ad ore	Arrivato completo misto o vuoto (1)	Proveniente da (2)	Partito il	Partito col treno	Partito ad ore	Partito completo misto o vuoto (1)	Destinato a (3)	Importo del premio	Importo delle penalità (4)	Annotazioni
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Totali L. .... | ....

Da dedursi per { importo delle penalità (colonna 13)............................ L...............
premio in più liquidato nella.... settimana dal...... al........
come da lettera n.... del ...... della Div. Mov. di .... L............... ....

Importo netto del premio L. ....

(1) Se completo indicare la natura della merce; se misto esporre la parola « misto »; se vuoto la lettera V.
(2) Se misto indicare il nome della stazione che emise il foglio d'accompagnamento ed il numero dell'itinerario a G. V. o P. V.
(3) Se misto indicare il numero dell'itinerario a G. V. o P. V.
(4) Le registrazioni relative ai carri sottoposti a penalità dovranno essere praticate dopo quelle dei carri concorrenti al premio.

Stazione di ....   *Allegato 2 alla Circolare N. 6v 1916.*

Premio temporaneo B.

Settimana N. .... *dal* .... *al* .... 191.......

Carri arrivati e partiti.

Treno		Lunedì		Martedì		Mercoledì		Giovedì		Venerdì		Sabato		Domenica		Totale	
di arrivo	di partenza	arrivati	partiti	arrivati	partiti	arrivati	partiti	arrivati	partiti	arrivati	partiti	arrivati	partiti	arrivati	partiti	arrivati	partiti
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	Totali . . .																

Rimanenza carri al principio della settimana (esclusi gli arredati ed i riparandi) . n. ....
Carri partiti nella settimana n. ....
Carri arrivati nella settimana n. ....
Carri in più/meno partiti . . n. .... + ... / − ....
Rimanenza carri alla fine della settimana (esclusi gli arredati ed i riparandi) . n. ....

Carri fatti partire in meno nella ... settimana n. ....
» » ... » n. ....
» » ... » n. ....
Totale n. ....

LIQUIDAZIONE: Carri da premiare con L. 0,05 ciascuno n. .... L. ....
Da dedursi per premio in più liquidato nella .... settimana dal .... al ....,
come da lettera n. ...... del .... della Divisione Movimento di .... L. ....
Importo netto del premio . . . L. ....

B. N. — Le stazioni che in una o più settimane consecutive non concorrono al premio, sia per non aver raggiunto il pareggio settimanale fra i carri partiti e quelli arrivati, sia per non aver raggiunto il pareggio giornaliero per quattro giorni della settimana, dovranno presentare per ciascuna delle predette settimane nel presente prospetto regolarmente compilato, ove concorrano successivamente al premio di cui trattasi.

Stazione di .... *Allegato 3 alla Circolare N. 6v 1916.*

Premio temporaneo C.

Settimana n. .... *dal* .... *al* .... 191....

Spedizione			Provenienza	Natura della merce	Numero del carro	Arrivo		Lettera di avviso				Svincolo		Ritiro della merce		Sosta verificatasi		Tasse di sosta incassate	Importo del premio			Note
								recapitata a mano		impostata												
Numero	Data	G. V. P. V. A P. V. (1)				Data	Treno	Data	Ora	Data	Ora	Data	Ora	Data	Ora	prima dello svincolo (giornate)	dopo lo svincolo (giornate)		da L. 0.60	da L. 1.20	Totale	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23

TOTALE . . . L. ....

Da dedursi per premio in più liquidato nella .... settimana dal ....
al.......... come da lettera n...... del.... della Div. Movim. di...... L. ....

Importo netto del premio . . . . L. ....

(1) Indicare secondo i casi G.V. - P.V.A. o P.V.

N.B. — Indicare se nella stazione vige il comma *o)* dell'art. 117 delle Tariffe :.......................

SENTENZE

Costruzioni ferroviarie - Ristabilimento di comunicazioni stradali - Varianti - Pregiudizio alla viabilità - Azione del Comune - Inammissibilità.

Non determina « lesione di diritto » il fatto che le comunicazioni interrotte dall'opera ferroviaria, siano state dal costruttore della ferrovia ristabilite in condizione di minore comodità.

CORTE APPELLO DI CASALMONFERRATO - sentenza 20 gennaio 1916 - Ferrovie Stato contro Comune di Stazzano.

DIRITTO.

Il primo giudice osservava che anzitutto come l'attore aveva posto in essere un'azione diretta esclusivamente ad ottenere il risarcimento di danni che il Comune affermava essere derivato dalle opere compiute dalla Amministrazione ferroviaria ed indicate nella narrativa della presente, quali opere il predetto Comune sosteneva essere lesive dei propri diritti.

Sosteneva cioè il Comune di Stazzano che le modificazioni apportate dalla ferrovia alle sue strade le avevano peggiorate rendendo più difficile lo accesso ai terreni circostanti tanto ricercati a scopo di villeggiatura, imponendo al comune maggiori spese di manutenzione, rendendo più difficile il traffico e danneggiando così detto comune nel suo sviluppo economico. Così prospettata l'azione del comune la competenza della autorità giudiziaria sarebbe stata evidente al dire del primo giudice, per trattarsi soltanto di decidere se i lamentati danni esistessero per modo da obbligare a senso di legge le ferrovie al risarcimento. In contrario non si

sarebbe potuto invocare il disposto dell'art. 46 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità, nel senso che mancasse ogni azione nel Comune di Stazzano per non risultare questo proprietario di fondi, perchè l'anzidetto disposto di legge, avendo per iscopo di provvedere al danno causato dalla esecuzione di una opera di pubblica utilità, non vi sarebbe stato motivo di escluderne il comune proprietario di strade, tenendosi presente eziandio «che lo stesso comune era proprietario pure ivi *di beni propri o di beni di uso pubblico*». E che per la tutela dei medesimi aveva gli stessi diritti dei privati, onde avesse potuto non solo in proprio, ma anche nello stesso interesse dei suoi amministrati agire per ottenere il risarcimento del danno cagionato alle sue strade. Non sarebbe bastato, sempre secondo il Tribunale, che le ferrovie avessero adempiuto al disposto dello art. 229 della legge sui lavori pubblici, dimostrando di avere ristabilito le comunicazioni convenientemente comode e sicure, dovendo esse per contro sottostare ancora all'obbligo di cui all'art. 4 della legge succitata, nelle espropriazioni per pubblica utilità. Conseguentemente dal momento che il comune di Stazzano si accingeva a dimostrare che colle modificazioni introdotte dalle ferrovie alle strade «suaccennate, lo stato della viabilità era reso più malagevole per curve, lunghezza maggiore, ripidi salite e discese ed innalzamento di livello, che le comunicazioni erano peggiorate per difficoltà di passaggio dei veicoli pesanti, che i terreni circostanti alle strade suddette rimanessero meno adatte alle villeggiature, che l'Amministrazione comunale dovesse per tali varianti sopportare maggiori spese per la manutenzione delle nuove strade e principalmente delle scarpate per lo avanti non esistenti»; si rendevano perciò ammissibili le prove per testi e per perizia all'uopo proposte dal comune instante.

Bene a ragione si duole di tale sentenza l'Amministrazione delle ferrovie. Occorre nella fattispecie anzitutto considerare che quanto al ripristino delle strade comunali che rimangono interessate dalla costruzione delle ferrovie, vige tutt'ora, nè lo contesta il comune, la disposizione dell'art. 229 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1860 n. 2248, compresa nel capo terzo del titolo 3° che porta per titolo «diritti ed obbligazioni di chi costruisce ed esercita le ferrovie verso la proprietà ed opere pubbliche e private».

Ora in base a tale articolo 229 fu stabilito: «Chi costruisce

una strada ferrata ha l'obbligo di stabilire in *convenienti condizioni* di comodità e sicurezza a proprie spese tutte le comunicazioni pubbliche e private se le spese della sua impresa rimanessero interrotte ».

Il significato di questa disposizione è bene manifesto « il legislatore tenne conto della necessità di conservare le preesistenti vie di comunicazione pubbliche o private, ma in pari tempo ebbe presente che non sarebbe stato possibile in vista delle condizioni altimetriche e topografiche in genere, di ripristinare le comunicazioni nelle identiche condizioni che per lo avanti, per pendenza e per raggio delle curve, ossia nelle condizioni preesistenti di comodità, onde stabilì che le comunicazioni fossero ristabilite *in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza.*

Lo statuire però sulla costruzione di tali strade, spetta per la legge 20 marzo 1865 (art. 1), al Ministero dei lavori pubblici; ivi « sono nelle attribuzioni dei lavori pubblici: *a*) le strade nazionali « così ordinarie che ferrate sugli studi e formazione di progetti, per « la direzione di progetti per la direzione delle opere di costru« zione e di manutenzione e per la loro polizia ».

Conseguentemente anche la materia in questione per quanto aveva riguardo al ripristino delle comunicazioni stradali del Comune di Stazzano a seguito della costruzione della ferrovia Arquata Tortona che le avrebbe intersecate, si entrava sotto la competenza della amministrazione dei lavori pubblici e non della autorità giudiziaria. Al riguardo male si invoca dal Comune appellato l'articolo 46 della legge sulla espropriazione per pubblica utilità, promulgata pochi mesi dopo quella sui lavori pubblici. Ivi « È do« vuta una indennità ai proprietari dei fondi i quali dalla esecu« zione dell'opera di pubblica utilità vengono gravati di servitù o « vengono a soffrire un danno permanente derivante dalla perdita « o dalla diminuzione di un diritto ».

In qualunque modo invero si voglia interpretare la parola *fondi* usata dal legislatore e così comprendendosi anche le strade di proprietà del Comune, certo si è che il legislatore prescrive pel risarcimento *il danno permanente* derivante dalla perdita o *dalla diminuzione di un diritto;* pertanto, ove un diritto non sia violato dalla esecuzione della opera ferroviaria, non può esservi titolo a risarcimento di danno.

Ora tutto ciò che il Comune poteva pretendere dalla amministrazione ferroviaria si era il ripristino delle sue comunicazioni in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza, mentre quanto al modo di ristabilire queste strade ferrate, era giudice esclusivo la autorità amministrativa. Dallo stesso patrono del Comune pure insistendo per la ammessione di perizia, diretta a stabilire che in un determinato punto sarebbe stato « più semplice, comodo ed agevole la costruzione di un sotto passaggio anzichè di un cavalcavia » si ammette non potersi in questa sede discutere sulla modificazione del tracciato della strada e neppure « sulla opportunità « di attenuare o di accrescere le sue pendenze e le sue svoltate ». Si soggiunge però nella conclusionale del Comune, che una volta che la strada è costruita « si vertirebbe in tema di contesa patrimoniale, non si chiederebbero opere, ma denaro, non si vorrebbe che periti tecnici sostituissero un piano ad un altro, si vorrebbe invece che fosse riconsciuto e dichiarata di quanto la attuale *strada sia inferiore alla antica,* di quanto essa abbia minorato il valore dei terreni serviti e quindi il patrimonio dei relativi proprietari, quale indennizzo si debba ai danneggiati essere pagato perchè siano risarciti da questo danno ».

Si dimenticava però anzitutto che il Comune non può farsi attore nanti la autorità giudiziaria, contro la pubblica amministrazione espropriante per chiedere a questa ultima a proprio beneficio una somma di denaro come equivalente dei danni che sarebbero derivati, in maggiore o minore proporzione ai singoli proprietari dei fondi del proprio territorio a seguito del tracciato stradale ripristinato colla costruzione ferroviaria. Si dimentica ad ogni modo che ai proprietari dei fondi, è ormai pacifico canone di giurisprudenza, non spetta sulle pubbliche strade serventi a detti loro beni alcun diritto reale e personale, di guisa che l'essersi reso più malagevole l'uso di una strada nei sensi indicati dal Comune di Stazzano, non viene a rappresentare la lesione di un diritto civile, ma la semplice privazione di una comodità non sorretta da diritto. Lo stesso è a dirsi per chiunque abbia a passare con carri ed a piedi per qualsivoglia motivo per dette strade.

Neppure potrebbe sorreggere la azione ora spiegata da parte del Comune, lo addurre che esso dovrebbe sostenere una più gravosa spesa di manutenzione nel suo tratto di strada costruita dalla ferrovia in sostituzione della precedente.

Questa peggiore spesa invero da parte del Comune (di cui non è neppure indicato una cifra approssimativa) dato anche che possa essere vera per sì breve maggiore percorso, non si presenta in questa sede risarcibile, una volta che, come si è superiormente osservato, nessun diritto risulta leso da parte dell'Amministrazione ferroviaria in danno del Comune col variare bensì il tracciato stradale comunale, ma col mantenere convenientemente le comunicazioni che per lo passato. Giova qui ripeterlo, la odierna questione è particolarmente dominata dal disposto dell'articolo 229 della legge sui lavori pubblici il quale non dà altro diritto al Comune di Stazzano che di ottenere convenientemente le sue strade e non già in condizioni identiche alle precedenti. Una volta che siffatto ripristino siasi ottenuto (e nel modo con cui a ciò fu ottemperato mediante cavalcavia o sottovia, come già fu pure osservato, non è possibile discutere nella sede della giurisdizione ordinaria) la Amministrazione ferroviaria non può più essere ricercata dal Comune per asserti danni, sieno pure questi derivati da una più dispendiosa manutenzione del tratto di strada. Come si fa notare dalla Amministrazione appellante, non può il Comune fare valere alcun diritto di conservare le proprie comunicazioni stradali nella asserta primitiva condizione di comodità, onde mancando tale lesione di diritto non può parlarsi di azione esperibile dinanzi alla giurisdizione ordinaria, una volta che il disposto dell'art. 46 della legge sulla espropriazione per pubblica utilità tale lesione esige per far luogo al risarcimento anzidetto.

Si aggiunge però ancora dal Comune che esso è proprietario di fondi serviti dalle strade in questione e così per usare gli stessi termini della conclusionale «delle scuole, del Municipio, dell'ospedale di infiniti immobili che per loro natura gli appartengono». Ma a prescindere dalla considerazione che se il Comune avesse inteso scendere in giudizio come proprietario di tali stabili, avrebbe anzitutto dovuto specificare e documentare la loro ubicazione onde precisare se effettivamente a seguito del nuovo tracciato stradale costrutto dalla ferrovia, abbia come proprietario di stabili un diritto da tutelare in questa sede; stanno sempre contro le tesi del Comune le ragioni suesposte quanto alla spettanza dei diritti di proprietari di stabili delle pubbliche viabilità. Nessun diritto esiste a favore dei privati sulle strade pubbliche e così anche del Comune

di Stazzano in quanto possegga beni di carattere patrimoniale in prossimità della strada ferrata Arquata-Tortona.

La tesi del Comune potrebbe avere fondamento qualora si fosse assunto di dimostrare che su di un determinato suo stabile il nuovo tracciato stradale avesse prodotto l'effetto di una diminuzione o modificazione della proprietà agendo cioè direttamente e materialmente, investendo in modo permanente codesta proprietà come se l'edificio restasse scalzato nelle sue fondamenta od in parte sotterrato, così non può dirsi quando non si versi che in tema degli inconvenienti lamentati nei termini suesposti dal Comune.

La insussistenza del resto di una azione esperibile dal Comune contro le ferrovie in questa sede appare sempre più manifesta, quando si ponga mente l'antefatto della causa. Il Comune di Stazzano, come risulta dai documenti versati in causa dalla Amministrazione ferroviaria (doc. 1°), ricorse già alla Amministrazione dei lavori pubblici per fare ampliare un cavalcavia al chilometro 19-910 ed il Ministero dei lvori pubblici accolse, con provvedimento 15 luglio 1911, tale reclamo, disponendo l'ampliamento della larghezza di detto cavalcavia nello interesse della strada S. Bernardino. Era quella certamente la sede competente per ottenere, ad esempio, un sottopassaggio anzichè un cavalcavia ove lo avessero consentito le condizioni di sicurezza della ferrovia, e se così non agì il Comune di Stazzano non può ora erigere i suoi interessi a veri e propri diritti per farne oggetto delle surriferite sue istanze.

Senza quindi disconoscere la competenza della autorità giudiziaria per l'azione dei danni, a cui il Comune di Stazzano ridusse in corso di causa le proprie istanze, devesi però senz'altro assolvere la Amministrazione ferroviaria da tali istanze attrici in coerenza alle suesposte considerazioni.

Le spese debbono fare carico alla parte soccombente come per legge.

P. Q. M. assolve l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dalle domande come sopra spiegate dal Comune di Stazzano, e pone a carico di questo ultimo le spese incontrate dalla prima, nel giudizio dinanzi il Tribunale liquidate in lire 211.20 oltre a lire 120 per onorario di avvocato, e quella dinanzi questa Corte, liquidata in lire 400.80 oltre lire 150 per onorario di avvocato, oltre quelle annotate a debito ed a quelle della presente e relative.

ANNO IX · N. 47

23 NOVEMBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, novembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

DECRETO LUOGOTENENZIALE 15 *ottobre* 1916, *n.* 1508, *concernente la disciplina del lavoro nel porto di Genova* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915 n. 671;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri dell'interno e dell'industria, commercio e lavoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consorzio del porto di Genova, quando per insufficienza numerica degli operai inscritti nel ruolo, inscrive operai nell'elenco degli avventizi, autorizzandoli così al lavoro, deve preferire i lavoratori provenienti dai porti adriatici.

La provenienza deve provarsi dall'operaio mediante un certificato del sindaco del porto di origine.

Art. 2.

Chiunque si valga nel porto di Genova, sia a bordo di qualsiasi nave o galleggiante, sia sulle banchine, dell'opera di lavoratori non iscritti nei ruoli del Consorzio, è punito con ammenda

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 novembre 1916, n. 267.

da L. 10 a L. 25, per ogni operaio indebitamente assunto e per ogni giornata di lavoro.

La detta disposizione non si applica quando gli operai inscritti nei ruoli o autorizzati dal Consorzio non siano disponibili nel porto per assumere il lavoro, al momento della richiesta.

Nel caso di recidiva la misura dell'ammenda per ogni operaio indebitamente assunto e per ogni giornata di lavoro può raggiungere le lire cento.

Art. 3.

Gli operai iscritti nei ruoli o autorizzati dal Consorzio debbono essere presentati nelle ore prescritte per le richieste e non possono rifiutarsi di prestare l'opera loro alle condizioni e tariffe fissate dai regolamenti consortili.

Gli operai, che, senza giustificato motivo, trasgrediscono a queste norme, sono puniti con l'ammenda fino a lire 40.

In caso di recidiva si applicano le altre disposizioni disciplinari previste nel regolamento consortile per l'ordinamento generale dei lavoratori, nel porto di Genova.

Art. 4.

Le ammende inflitte ai lavoratori del porto sono prelevate sulle mercedi.

Le ammende inflitte ai lavoratori e ai datori di lavoro sono destinate ai fondi di previdenza a vantaggio dei lavoratori.

Art. 5.

L'accertamento della contravvenzione può essere fatto, oltre che dagli agenti della forza pubblica, dai gestori del Consorzio, i cui verbali hanno uguale valore di quelli redatti da ufficiali di polizia giudiziaria.

Art. 6.

La competenza a conoscere dei suddetti reati spetta al capitano di porto. È ammessa la composizione amministrativa nei modi indicati agli articoli 227 e 228 della legge comunale e provinciale (testo unico) 4 febbraio 1915 n. 148, innanzi al presidente del Consorzio o ad un suo delegato.

Art. 7.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e per sei mesi dopo la pubblicazione della pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — ORLANDO — DE NAVA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 22 *ottobre* 1916, *n.* 1505, *relativo al divieto di pubblicazione delle rotte seguite o da seguire dalle navi mercantili nazionali od alleate* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, riflettente il conferimento al Governo del Re dei poteri straordinari in caso di guerra;

Visto il R. decreto 28 marzo 1915, n. 313, prorogato a tutto il periodo della guerra dal Nostro decreto 23 dicembre 1915, n. 1801;

Visto l'art. 500 del Codice di commercio ed il regolamento approvato col R. decreto 17 dicembre 1885, n. 3612, per l'uniforme tenuta del giornale nautico sulle navi nazionali;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto coi ministri di grazia e giustizia e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Al divieto di pubblicazione stabilito dal R. decreto del 28 marzo 1915, n. 313 e dal successivo Nostro decreto 23 dicembre 1915, n. 1801 ed a tutti gli effetti penali previsti dall'art. 4 della legge 21 marzo 1915, n. 273, è aggiunto il divieto di pubblicare con qualsiasi mezzo le indicazioni relative alle rotte seguite o da

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 novembre 1916, n. 267.

seguire dalle navi mercantili nazionali od alleate e di dare comunicazione delle indicazioni stesse a persone che non siano state autorizzate a riceverle.

Art. 2.

Durante la guerra, in deroga al disposto degli articoli 500 cap. 3 del Codice di commercio e 3 del regolamento approvato con R. decreto 17 dicembre 1885, n. 3612 è vietato di annotare nel giornale nautico la rotta seguita dalla nave.

Art. 3.

Il capitano, il secondo di bordo e gli altri ufficiali, che, nonostante il disposto degli articoli precedenti, annotino nel giornale nautico la rotta seguita dalla nave, ed il capitano che munisca del suo visto tale annotazione, sono puniti a norma dell'art. 4 della legge 21 marzo 1915, n. 273.

Art. 4.

Il presente decreto entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — SACCHI — CORSI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *ottobre* 1916, *n.* 1523, *col quale è dichiarata opera di utilità pubblica la costruzione di un raccordo ferroviario tra i binari di ricovero in Sesto S. Giovanni e l'adiacente stabilimento della Società Italiana Ernesto Breda* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359 sull'espropriazione per causa di pubblica utilità;

Vista la legge 18 dicembre 1879, n. 5188 che approva alcune modificazioni a quella citata;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico

E' dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di un raccordo ferroviario tra i binari di ricovero in Sesto S. Giovanni (provincia di Milano) e l'adiacente stabilimento della Società Italiana Ernesto Breda.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 novembre 1916, n. 271.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

MORRONE.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 29 *ottobre* 1916, *n.* 1515, *col quale è devoluta al ministro per trasporti marittimi e ferroviari la competenza a dichiarare la pubblica utilità e l'urgenza dei lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il R. decreto 22 giugno 1916, n. 756, con cui venne istituito il Ministero pei trasporti marittimi e ferroviari;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5488;

Visto l'art. 76 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro dei lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 novembre 1916, n. 270.

Articolo unico.

È devoluta al ministro per i trasporti marittimi e ferroviari la competenza a dichiarare, ai sensi ed agli effetti dell'art. 76 della legge 7 luglio 1907, n. 429, la pubblica utilità e l'urgenza ed indifferibilità dei lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 9 *novembre* 1916, *n.* 1510, *riguardante la autorizzazione dell'importazione in Italia da parte dei privati dei carboni fossili inglesi, e la costituzione del Comitato centrale al quale è deferito il rilascio dell'autorizzazione medesima* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo di poteri straordinari per la guerra;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 novembre 1916, n. 267.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, commercio e lavoro, e di quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'importazione in Italia da parte dei privati dei carboni fossili inglesi è subordinata alla concessione di apposite licenze.

Art. 2.

Il rilascio delle licenze è deferito ad un Comitato centrale avente sede in Roma, presso il Servizio Approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato, al quale Comitato i privati dovranno sottoporre le domande di importazioni inglesi, per mezzo di speciali Commissioni di rappresentanze, con le modalità che saranno stabilite dai ministri proponenti.

Art. 3.

Il Comitato centrale è presieduto dal sottosegretario di Stato per l'industria, commercio e lavoro;

Ed è costituito;

da un delegato di ciascuno dei Ministeri:

per l'industria, commercio e lavoro,

per trasporti marittimi e ferroviari (Direzione generale delle ferrovie dello Stato).

per la guerra (Sottosegretariato per le armi e munizioni),

per la marina,

da quattro rappresentanti industriali, che non sieno commercianti di carboni.

I delegati dei Ministeri saranno designati dai rispettivi ministri; i rappresentanti degli industriali saranno nominati dal ministro dell'industria, commercio e lavoro d'accordo con quello per i trasporti marittimi e ferroviari.

Art. 4.

Il ministro dell'industria, commercio e lavoro, su proposta del Comitato centrale, stabilirà i prezzi massimi di vendita dei carboni inglesi resi franco su vagone o su piatta nei porti italiani di ricevimento e le norme per la determinazione dei prezzi massimi di rivendita. L'applicazione di tali prezzi massimi avrà effetto a partire dal 1° dicembre prossimo.

Art. 5.

Chiunque venda carbone fossile di provenienza della Gran Bretagna a prezzi superiori a quelli stabiliti a norma del presente decreto, è punito con multa dal doppio al triplo dell'intero prezzo ricavato dalle vendite. In caso di recidiva, alla multa si aggiunge le reclusione da un mese ad un anno.

Art. 6.

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari stabilirà i noli massimi che potranno essere richiesti da navi di bandiera nazionale non requisite per il trasporto di carbone dall'Inghilterra in Italia.

Art. 7.

La fornitura dei carbonili nei porti italiani per piroscafi di qualsiasi bandiera sia dallo stesso carico, sia da galleggianti, sia da terra è subordinata alla preventiva autorizzazione dell'autorità marittima e non potrà eccedere i quantitativi da essa volta per volta stabiliti.

Qualora un piroscafo si approvvigionasse di una quantità di carbone superiore a quella autorizzata dall'autorità marittima, sarà negato al piroscafo stesso il biglietto d'uscita previsto dall'art. 173 del Codice per la marina mercantile e sarà ordinato lo scarico del carbone eccedente.

Nel caso previsto dal precedente capoverso, il capitano e l'armatore del piroscafo e chiunque abbia avuto parte nella fornitura irregolare del carbone saranno passibili in solido di un'ammenda pari a L. 1000 per ogni tonnellata di carbone eccedente l'autorizzazione ricevuta. L'importo dell'ammenda dovrà essere versata all'autorità marittima locale prima che il piroscafo sia autorizzato alla partenza.

Oltre all'ammenda sopraindicata, i contravventori incorreranno nell'arresto con pena estensibile fino ad un mese.

Al fornitore che incorra nelle sanzioni previste dal presente articolo, potrà essere negata qualsiasi ulteriore concessione di licenze per l'importazione di carbone.

In caso di recidiva l'ammenda e la pena stabilita nei precedenti capoversi saranno raddoppiate.

Art. 8.

Il presente decreto entrerà in vigore nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e avrà effetto per tutta la durata della guerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma addì 9 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — DE NAVA — ARLOTTA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *novembre* 1916, *n.* 1528, *sull'orario massimo di apertura e di chiusura dei pubblici esercizi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Veduta la legge 30 giugno 1889, n. 6144, sulla pubblica sicurezza, ed il relativo regolamento;

Veduto il decreto Luogotenenziale 19 ottobre 1916, n. 1364;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Salvo quanto dispone il decreto Luogotenenziale 19 ottobre 1916, n. 1364, per gli eservizi pubblici annessi a stazioni ferrovarie od a teatri, gli altri esercizi indicati nell'art. 50 della legge sulla pubblica sicurezza, dovranno, senza eccezione alcuna, chiudersi non più tardi delle ore 22 e mezza e non potranno aprirsi prima dell'alba.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno 25 novembre 1916.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 novembre 1916, n. 270.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ORLANDO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 12 *novembre* 1916, *relativo alle gratificazioni in dipendenza delle economie sulle spese di personale.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI.

Visto l'art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310 concernente le gratificazioni (dividendo) da accordarsi al personale delle ferrovie dello Stato in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale;

Visto il decreto ministeriale 2 dicembre 1912;

Su proposta del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato:

DECRETA:

Art. 1.

Salve le eccezioni di cui agli articoli seguenti, il dividendo per l'esercizio 1915-16 sarà, in via transitoria, ripartito, come negli esercizi precedenti, fra gli agenti che in detto anno riporta-

rono non meno di 76 punti di merito netti da deduzioni per assenze.

Le gratificazioni individuali, da commisurarsi all'ammontare dello stipendio o della paga mensile col relativo soprassoldo della legge 13 aprile 1911, n. 310, saranno graduate in modo da assegnare una quota a chi ha riportato 76 punti, aumentandole in proporzione dei punti fino ad assegnare tre quote a chi ha riportato il massimo di 120 punti.

Art. 2.

Agli agenti che nel 1915-16 prestarono servizio almeno 30 giorni sulla linea Brescia-Venezia e sulle linee al nord della medesima, sia come residenti, che in missione continuativa per sussidio o surrogazione di personale, la gratificazione — liquidata con le norme di cui all'articolo precedente — sarà aumentata di un ventiquattresimo per ogni mese di servizio prestato come sopra, arrotondando ad un mese la frazione di 15 giorni o più e trascurando quelle inferiori.

Art. 3.

Agli agenti sotto le armi che prestarono servizio ferroviario nel 1915-16, quando durante tale servizio abbiano conseguito una votazione mensile media, lorda, non inferiore ad un dodicesimo di 76 punti, è corrisposta una gratificazione pari al pro rata corrispondente ai giorni di servizio ferroviario prestato.

Dato a Roma, li 12 novembre 1916.

Il ministro ARLOTTA.

DECRETO MINISTERIALE 12 *novembre* 1916, *relativo alla conferma di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visti gli art. 63, let. *b*), e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 1 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sulla designazione del Ministro della marina;

DECRETA:

Il Sig. Gr. Uff. Carlo Bruno, direttore generale della marina mercantile, è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, per un altro quadriennio, quale rappresentante del Ministro della marina, nel Consiglio stesso.

Roma, addì 12 novembre 1916.

Il Ministro: ARLOTTA.

DECRETO MINISTERIALE 14 *novembre* 1916, *relativo alla conferma di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728.

DECRETA:

Il Sig. cav. di Gr. Croce Dott. Nicola Miraglia è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, fra quelli della categoria a) di cui il citato art. 63 della legge 7 luglio 1907.

Roma, addì 14 novembre 1916.

Il Ministro: ARLOTTA.

COMUNICATO

Si porta a conoscenza del personale interessato che il Consiglio di amministrazione ha approvato nella somma di L. 7,716,992 l'importo delle gratificazioni (dividendo), in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale nell'esercizio 1915-16 (art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310).

Il dividendo sarà ripartito in conformità delle disposizioni approvate dal ministro per i trasporti marittimi e ferroviari con suo decreto 12 novembre 1916, pubblicato nel presente bollettino.

Ordine di servizio N. 202. (M. e L.).

Trasformazione in stazione della fermata di Ospedaletto Euganeo. - Apertura all'esercizio del raddoppio di Frassine.

I. — *Trasformazione in stazione della fermata di Ospedaletto Euganeo.*

Dal giorno 2 novembre 1916 la fermata di Ospedaletto Euganeo sulla linea Codogno-Mantova-Monselice, è stata trasformata in stazione coi seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva km. 159 + 558.24, a sinistra;

— binari di corsa due: compresi fra le progressive 159 + 258 e 159 + 858, corrispondenti alla punta dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di metri 500;

— segnali di protezione: due semafori di II categoria situati: quello lato Mantova a destra e quello lato Monselice a sinistra dei treni ai quali comandano, ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo rispettivamente di metri 820 e metri 872.

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4106 con la chiamata O. P..

I deviatoi inseriti sui binari di corsa sono muniti di fermascambi di sicurezza tipo F. S.

Nulla è per ora innovato circa i servizi indicati a pagina 41 del prontuario delle distanze a cui è abilitata la fermata predetta.

II. — *Apertura all'esercizio del raddoppio di Frassine.*

Dal giorno 6 novembre 1916 sulla linea Codogno-Mantova-Monselice è stato aperto all'esercizio, fra le stazioni di Mantova e di Gazzo di Bigarello, il raddoppio di Frassine, dotato dei seguenti impianti:

— fabbricato di servizio, provvisorio, al km. 95 + 125, a sinistra;

— binari di corsa, due compresi fra le progressive chilometriche 94 + 815 e 95 + 405 corrispondenti alla punta dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di metri 500;

— segnali di protezione, due dischi girevoli di II categoria, situati entrambi a destra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla distanza del corrispondente deviatoio estremo di metri 1165 quello lato Mantova e di metri 745 quello lato Monselice;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4089 colla chiamata F. E.

I deviatoi inseriti sul binario di corsa sono muniti di fermascambi di sicurezza tipo F. S.

Il raddoppio Frassine viene per ora esercitato ad uso esclusivo di servizio.

Ordine di servizio N. 203. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Pietrarsa.

Dal giorno 25 novembre 1916 viene aperta all'esercizio sulla linea Napoli-Metaponto, fra le stazioni di S. Giovanni a Teduccio e Portici, la fermata di Pietrarsa al km. 5,850 a sinistra della linea stessa.

La fermata è protetta da due dischi girevoli di 2ª categoria collocati entrambi a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 615 quello verso San Giovanni a Teduccio e di m. 690 quello verso Portici.

Il disco, lato Portici, serve anche a proteggere il deviatoio di accesso alle Officine di Pietrarsa dal binario dei treni pari, ed è collegato al deviatoio stesso.

Detta fermata è in comunicazione telefonica con le stazioni limitrofe di S. Giovanni a Teduccio e di Portici.

La fermata di Pietrarsa è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata a mezzo di un guardiano con le modalità di cui gli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicate con l'ordine di servizio n°. 160-1909 e successive modificazioni.

Dalla detta fermata vengono distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato A » al presente ordine di servizio.

La stazione di S. Giovanni a Teduccio è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli ecc., nonchè del versamento del relativo importo.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale — parte II — all'orario generale di servizio », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'Allegato B al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio n. 203-1916.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di PIETRARSA.

DA	A	Biglietti di corsa semplice		Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		I	III	
PIETRARSA	Napoli	0.45	0.25	S. Giovanni a Teduccio.
	S. Giovanni a Teduccio	0.25	0.15	
	Portici	0.25	0.15	
	Torre del Greco	0.45	0.25	
	Torre Annunziata Città . . .	1.—	0.50	
	Torre Annunziata Centrale. .	1.10	0.60	
	Castellamare di Stabia	1.50	0.80	
	Gragnano. . . .	1.85	0.95	

N. B. In aggiunta ai prezzi suindicati devono essere riscosse le sopratasse di cui l'Ordine di servizio N. 120-1916.

Allegato B all'Ordine di servizio n. 203-1916.

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio », a pagina 8, fra il nome delle stazioni di Pietrapaola e Pietrasanta si dovrà aggiungere:

Pietrarsa * LB/N/184/.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche, fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 44, fra le stazioni di Pietrapaola e Pietrasanta, inserire

Pietrarsa (casa cantoniera) / Napoli-Metaponto / Napoli / Napoli/109/V(6)/B(6). 3° Napoli

— a pagina 97 nella tabella (109) *Napoli-Taranto e diramazione per Gragnano*, fra le stazioni di S. Giovanni a Teduccio e Portici inserire il nome della casa cantoniera di Pietrarsa con le seguenti distanze:

Stazione		Km.
Napoli	Km.	6
S. Giovanni a Teduccio	»	2
Portici	»	2
Torre del Greco	»	6
Villa Inglese	»	11
Torre Annunziata Città	»	15
Torre Annunziata Centrale	»	16
Torre Annunziata Marittima	»	17
Castellamare di Stabia	»	22
Gragnano	»	27
Pompei	»	18
Valle di Pompei	»	19
Scafati	»	21
Angri	»	26
Pagani	»	29
Nocera Inferiore	»	31
Nocera Superiore	»	34
Cava dei Tirreni	»	39
Vietri sul Mare	»	43
Salerno	»	48
Pontecagnano	»	57
Montecorvino	»	64
Battipaglia	»	67
Eboli Campagna	»	74
Persano	»	80
Contursi	»	92
Sicignano	Km.	98
Buccino	»	106
Ponte S. Cono	»	108
Romagnano Vietri	»	113
Balvano Ricigliano	»	119
Bella Muro	»	127
Baragiano	»	130
Picerno	»	142
Tito	»	148
Potenza Inferiore	»	159
Vaglio di Basilicata	»	166
Brindisi di Montagna	»	176
Trivigno	»	181
Albano di Lucania	»	183
Campomaggiore Pietrapertosa	»	190
Calciano Tricarico	»	202
Grassano Garaguso	»	206
Salandra Grottole	»	215
Ferrandina Pomarico Miglionico	»	228
Pisticci	»	241
Bernalda	»	253
Metaponto	»	266
Ginosa	»	275
Chiatona	»	293
Taranto	»	309

Nel prontuario suddetto parte quarta (edizione 1° luglio 1908) alla pagina 231, fra i nomi delle stazioni di Pietrapaola e Pietrasanta inserire:

Pietrarsa (casa cantoniera) / 15 / 453 / 467 /

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo si dovrà:

— a pagina 10 fra Pietrapaola e Pietrasanta trascrivere:

Pietrarsa (casa cantoniera) / 67 / 12 bis /

— a pagina 67 prima del nome della stazione di Portici trascrivere:

12 bis/ Pietrarsa (casa cantoniera)

nonchè la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Napoli-Taranto e diramazione per Gragnano la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella 109 a pagina 97 del « Prontuario generale », già modificata come sopra è detto; per quelli delle altre stazioni della Rete si dovrà formare aggiungendo km. 1 alla distanza indicata per S. Giovanni a Teduccio, km. 2 a quella indicata per Portici, km. 14 a quella indicata per Torre Annunziata Città e km. 63 a quella indicata per Montecorvino, e scegliendo poi la distanza che risulterà più breve.

L'istradamento sarà quello stesso segnato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 204. (C)

Biglietti di abbonamento per studenti.

(Vedi Ordini di servizio N. 243-1909 e N. 266 1911)

Si porta a conoscenza del personale interessato che la disposizione riguardante il rimborso integrale del deposito cauzionale di lire 5, — dei biglietti di abbonamento ordinari a pagamento rateale restituiti durante un periodo rateale intermedio, è estesa anche ai biglietti di abbonamento per studenti a pagamento rateale.

Le stazioni che effettuano il rimborso in detti casi dovranno avvertirne le stazioni da cui furono emessi i singoli abbonamenti per studenti affinchè queste non abbiano ad emettere i biglietti per i periodi successivi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 205. (M. e C.).

Ammissione al servizio cumulativo del Raccordamento Mazzoleni della ferrovia di Valle Brembana.

(Vedi Ordine di servizio N. 115-1907).

Col 1° novembre 1916, è stato aperto all'esercizio il *Raccordamento Mazzoleni* della ferrovia di Valle Brembana ed abilitato al servizio della piccola velocità ordinaria limitatamente ai trasporti a carro completo.

Detto Raccordamento viene ammesso per i trasporti stessi al servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato (comprese le linee in esercizio speciale) e con le altre ferrovie secondarie già in rapporti di servizio cumulativo con la ferrovia di Valle Brembana.

Per la tassazione, esecuzione ed istradamento dei trasporti in servizio cumulativo da e per il Raccordamento Mazzoleni valgono, senza alcuna restrizione, le disposizioni e norme in vigore per il servizio cumulativo con la ferrovia di Valle Brembana.

La distanza tassabile del Raccordamento Mazzoleni dalla stazione di transito di Bergamo è di chm. 4.

In relazione a quanto sopra nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) all'*Elenco alfabetico,* pagina 15, devesi inserire nella sede opportuna il nome del *Raccordamento Mazzoleni* con l'indicazione del N. 66; alla pagina 66 devesi inserire nel prospetto dopo Ponteranica

Raccordamento Mazzoleni/id./4/-/-/P/(1)/-/-/-/-/

Inoltre nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » devesi inserire a pagina 14 il *Raccordamento Mazzoleni* con l'indicazione nella 6ª colonna del N. 394.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 22.

Ordine di servizio N. 206. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Mandela-Subiaco, della Società Veneta e Bari-Locorotondo.

AUMENTI DI TARIFFA.

(Vedi Ordini di servizio N. 184 e 193-1916).

I. — In relazione al decreto Luogotenenziale 3 settembre 1916, n. 1126, pei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Mandela-Subiaco, avranno effetto i seguenti aumenti di tariffa *a partire dal 1° dicembre 1916.*

a) - *Trasporti viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi.*

L'ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze provvederà in tempo utile ad impartire le disposizioni necessarie alle stazioni interessate per l'attuazione dei nuovi prezzi per i biglietti ed i bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Per i biglietti ed i bagagli a tariffa ridotta (concessioni speciali A, B, C, XI e trasporti militari) si indicano nel prospetto allegato N. 1 al presente ordine di servizio, i nuovi prezzi e le tasse minime da riscuotere per conto della ferrovia stessa.

Tale prospetto sostituisce quello allegato N. 8 all'ordine di servizio N. 123 - 1916.

b) - *Trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria.*

L'aumento è stato compenetrato nelle quote di correzione, la cui nuova tabella (allegato N. 2 al presente ordine di servizio) sostituisce quella formante l'allegato N. 9 all'ordine di servizio N. 122 - 1916.

Le tasse minime per spedizione sono stabilite nella misura seguente:

per i trasporti a G. V. a tariffa generale (compresa la soprattassa di stazione) . . . . L. 0,45
per i trasporti a G. V. a tariffa speciale (compresa la soprattassa di stazione) . . . . » 0,55
per i trasporti a P. V. O. . . . . » 0,35
tutte oltre le quote di correzione.

I prezzi delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. sono così modificati:

per i colli fino a 10 Kg. . . . . L. 0,50
per i colli da oltre 10 fino a 20 Kg. . . . . . . » 0,70
comprese la soprattassa di stazione e la quota di correzione.

È inteso che le nuove quote di correzione sono applicabili anche ai trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari.

II. — Con riferimento ai comma *d)* ed *e)* della parte III dell'ordine di servizio N. 193-1916, si avverte, in seguito a comunicazione pervenuta dalla Società Veneta, che nelle disposizioni contenute nei detti comma sono da fare le seguenti aggiunte:

Quote di correzione - Trasporti a grande velocità.

Dopo le parole: « Minimo per spedizione . . . . L. 0,25 »
aggiungere:

« Grano, granoturco, loro farine e semolini: per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. . . . . L. 1,10
Minimo per spedizione . . . . » 0,20 »

Soprattasse di transito pei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Verona-Caprino-Garda — Trasporti a piccola velocità ordinaria.

Dopo le parole: « Merci: per tonnellata . . . . L. 0,40 »
aggiungere:

« Per i trasporti di grano, granoturco, loro farine e semolini: per tonnellata . . . . L. 0,35 »

Soprattassa di trasbordo a Rocchette per i trasporti in servizio cumulativo col tronco Rocchette-Asiago.

Dopo le parole: « Merci a G. V., P. V. Acc. e P. V.: per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. . . . . L. 0,68 »
aggiungere:

« Per i trasporti di grano, granoturco, loro farine e semolini: per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. . . . L. 0,60 »

Soprattassa di transito per i trasporti in servizio cumulativo da e per Bologna San Vitale in transito a Bologna (F.S.).

In fine al periodo che incomincia con le parole: « Per ogni vagone completo di merci, o da considerarsi come tale, ecc. » ag-

giungere: « Per i trasporti di grano, granoturco, loro farine e semolini: L. 9,65 per vagone ».

In fine al periodo che incomincia con le parole: « Per le spedizioni di merci non a carro completo e per le eccedenze di carico oltre le 10 tonnellate ecc. » aggiungere: « Per i trasporti di grano, granoturco, loro farine e semolini: L. 0,95 per tonnellata divisibile come sopra, col minimo di L. 0,65 per ogni spedizione non a vagone completo ».

Soprattassa per i trasporti da o per S. Giorgio Nogaro, caricati o scaricati a Porto Nogaro.

Dopo le parole: « L. 0,173 per tonnellata » aggiungere:

« Per i trasporti di grano, granoturco, loro farine e semolini: L. 0.153 per tonnellata ».

Soprattassa di trasbordo a Rocchette per i trasporti da e per la linea Schio - Arsiero.

In fine all'ultimo capoverso del comma *c*) sopra menzionato aggiungere: « eccezione fatta per i trasporti di grano, granoturco, loro farine e semolini, per i quali resta ferma in L. 0,60 per tonnellata ».

III. — In dipendenza della legge 14 luglio 1912, N. 835, per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Bari-Locorotondo dovrà essere applicato per il percorso sulla ferrovia stessa, pure a partire dal 1° dicembre 1916, l'aumento del 3 %, indipendentemente da quello del 10 %, di cui il comma *o*), della parte III dell'ordine di servizio N. 184 - 1916.

In conseguenza, per i detti trasporti deve essere computato, in complesso, l'aumento del 13 %, con un unico arrotondamento a 5 centesimi, soltanto sulle tasse di porto e sui diritti fissi.

Per gli altri trasporti resta fermo l'aumento del 10 %, esclusi quelli di grano, granoturco, loro farine e semolini per i quali è da applicare soltanto l'aumento del 3 %.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato N. 1 all'ordine di servizio N. 206-1916.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della linea Mandela-Subiaco pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
								pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilog.	
			km.	I	II	III	III	I	II	III	I	II	III	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Anticoli Roviano.	Mandela-Subiaco	Mandela	8	0.75	0.60	0.40	0.30	0.35	0.30	0.25	0.35	0.30	0.25	2.487	2.423
Marano Agosta.			13	1.25	0.90	0.60	0.50	0.55	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	4.043	3.939
Rocca Canterano.			18	1.70	1.20	0.85	0.65	0.75	0.55	0.45	0.75	0.55	0.45	5.599	5.454
Subiaco.			23	2.20	1.50	1.—	0.85	0.95	0.70	0.50	0.90	0.70	0.50	7.154	6.970

Tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli: L. 1.05 per la concessione speciale A. — L 0.85 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo. — L. 0.75 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato N. 2 all'Ordine di servizio N. 206-1916.

Quote di correzione da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Mandela-Subiaco in aumento alle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Grande velocità:

Per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. (esclusi i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini) . . .	L.	0.90
Minimo per spedizione	»	0.30
Grano, granoturco, farine e semolini: per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	»	0,30
Minimo per spedizione	»	0.10
Numerario, valori ed oggetti preziosi: per ogni 1000 lire indivisibili	»	0.30
Minimo per spedizione	»	0.50
Veicoli: per spedizione	»	3.00
Feretri e ceneri mortuarie: per collo	»	3.00

Piccola velocità accelerata:

Per tonn. divisibile di 10 in 10 kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione.	»	1.20
Minimo per vagone	»	4.50
Bestiame: per capo	»	0.50
Minimo per spedizione	»	1.50
Bestiame a carro completo: per spedizione	»	5.00

Piccola velocità ordinaria:

a) Merci in collettame delle prime 5 classi: per tonn. divisibile di 10 in 10 Kg.	»	1.20
Minimo per spedizione	»	0.30
b) Merci in collettame delle ultime 3 classi: per tonn. divisibile di 10 in 10 kg. (non compresi i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini)	»	0.60
Minimo per spedizione	»	0.15

c) Merci a vagone completo delle prime 5 classi: per tonn. divisibile di 10 in 10 kg.	L.	0.60
Minimo per vagone	»	4.50
d) Merci a vagone completo delle ultime 3 classi (esclusi i trasporti di grano, granoturco, farine e semolini): per tonn. divisibile di 10 in 10 kg.	»	0.30
Minimo per vagone	»	3.00
e) Grano, granoturco, farine e semolini in collettame: per tonn. divisibile di 10 in 10 kg.	»	0.20
Minimo per spedizione	»	0.05
Grano, granoturco, farine e semolini a vagone completo: per tonn. divisibile di 10 in 10 kg.	»	0.10
Minimo per vagone	»	1.00
Veicoli: per spedizione	»	2.00

AVVERTENZA.

Le quote di correzione devono essere tutte computate a parte, con arrotondamento di 5 in 5 centesimi.

Ordine di servizio N. 207. (C.).

Viaggi dei parenti poveri di militari gravemente infermi.

(Vedi Ordini di servizio N. 259-1915 e 32-1916).

Con richiamo all'ordine di servizio n. 259-1915 avvertesi che la concessione dei viaggi gratuiti ai parenti poveri che devono recarsi a visitare militari di terra o di mare ammalati o feriti in pericolo di vita, ricoverati negli ospedali militari territoriali o di riserva — attualmente limitata a favore di un solo membro della famiglia del militare — viene estesa a *due persone* della famiglia medesima e che per godere di tale concessione è sufficiente che il certificato dell'autorità medico-militare, in base al quale si applica la concessione stessa, attesti le gravi condizioni dell'infermo anzichè il caso assoluto del pericolo di vita.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Circolare N. 95. (M. C. I. S.).

Trasporti di materie pericolose e nocive.

In seguito ad autorizzazione dell'Intendenza generale dell'Esercito — Direzione dei trasporti — ai sensi del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, pubblicato nel Bollettino ufficiale 21-1915, vengono stabilite, a deroga del disposto dell'allegato 9 alle Tariffe, e in via provvisoria, le seguenti facilitazioni:

I. — Trasporti di gas compressi o liquefatti a G. V.

a) — Le spedizioni a carro completo di bombole d'ossigeno saranno accettate quando possono inoltrarsi con treni merci a G. V., ma verranno rifiutate se l'itinerario comprendesse tratti di linea non serviti da treni merci.

È fatta eccezione pei trasporti eseguiti *per conto e a richiesta dell'Autorità militare,* i quali potranno aver corso con i treni viaggiatori, ed eccezionalmente anche con i treni diretti.

b) — Le spedizioni al dettaglio, di bombole d'ossigeno, a G. V., se possono aver luogo esclusivamente con treni merci, non saranno soggette ad alcuna limitazione; se invece dovessero effettuarsi con treni viaggiatori, verranno accettate quando il carico possa compiersi ripartendo al massimo due bombole d'ossigeno in ciascun carro, fermo restando, di massima, anche per queste, l'esclusione dai treni diretti, che potranno venire utilizzati soltanto in via eccezionale e semprechè si tratti di spedizioni *per conto dell'Autorità militare e dietro richiesta della medesima.*

Nel carico si dovranno usare cure speciali, disponendo le bombole in modo che non si abbiano a spostare, e che non vi sia bisogno di manipolarle nelle stazioni intermedie durante il viaggio. Le stazioni e le squadre di trasbordatori dovranno caricare le bombole di ossigeno spedite a dettaglio negli itinerari più diretti in modo da evitarne o limitarne il trasbordo ai soli casi indispensabili.

È poi della massima importanza accertare mediante constatazione delle punzonature delle bombole contenenti l'ossigeno, che siano rigorosamente osservati i termini regolamentari di prova, come da nota 1 in calce a pag. 130 della 1ª parte delle tariffe, edizione luglio 1916.

È ammesso che le singole bombole siano di peso anche superiori ai 50 fino al massimo di Kg. 100.

In aumento alle disposizioni impartite con l'ordine di servizio 104-1916 (Bollett. Uff. 22-1-VI-1916) sotto il Titolo « Trasporto di cloro liquefatto » avvertesi che il capo della scorta militare di cui al punto 5° del titolo suddetto, ha l'obbligo di consegnare fin dall'inizio del viaggio, le maschere al personale del treno, assicurandosi poi che le medesime vengano trasmesse agli agenti di cambio che eventualmente si avvicendassero nel servizio, e ritirandole poi alla fine del viaggio.

II. — Trasporto di proiettili carichi senza innesco - (Vedi Circolare n. 41-1915).

I trasporti con i treni speciali militari delle munizioni caricate in bossoli metallici, *purchè risulti per dichiarazione scritta dell'Autorità militare mittente che sono sprovviste di innesco,* potranno avvenire senza la terna di carri scudo, antecedente e susseguente il gruppo dei carri di esplosivi, e il carico di questi potrà essere fatto per l'intera portata.

Dovrà però sempre essere interposto un carro vuoto o contenente materie inerti fra la locomotiva e gli anzidetti carri di esplosivi e dovrà essere mantenuto il divieto dell'uso del freno sui carri stessi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 18, 19, 20, 21 e 22.

Circolare N. 96. (C.).

Versamento delle lettere di porto color rosa, valevoli per i trasporti a tariffa d'esportazione.

Stante la sospesa validità della tariffa speciale N. 500 P. V. (tariffa d'esportazione), come dal Bollettino commerciale N. 5 del corrente anno, si invitano le stazioni a versare al competente Ufficio contabilità prodotti di Firenze le speciali lettere di porto colore rosa di cui fossero fornite, accreditandosi del relativo importo nei modi d'uso, sul conto corrente, mod. C I 502.

Rammentasi nuovamente, come già fu fatto con la circolare N. 85-1916, che, fino a contrario avviso, non dovranno accettarsi trasporti con la richiesta della menzionata tariffa, nè le lettere di porto color rosa, avvertendo che ogni ulteriore infrazione sarà rigorosamente punita.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 97. (C.).

Trasporti di glicerina, grassi neutri, ossa non sfruttate ed acidi grassi.

In relazione alle disposizioni contenute nell'art. 4 del decreto Luogotenenziale 22 ottobre 1916, n. 1413, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 45-1916, per i trasporti di glicerina, grassi neutri, ossa non sfruttate ed acidi grassi, che cadessero in abbandono ai sensi dell'art. 112 delle tariffe, gli uffici e le stazioni dovranno attenersi, per analogia, alle istruzioni diramate colla circolare n. 43-1916, relativa ai trasporti di rottami o torniture dei metalli ivi nominati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20 *e* 22.

Circolare N. 98. (M. T. V.).

Treni sanitari per trasporto feriti e malati.

(Vedasi Circolare N. 80-1916).

Si porta a conoscenza del personale interessato che la composizione dei treni attrezzati *TA* 25 a 38 indicata nella circolare n. 80 (Bollettino n. 41 del 12 ottobre 1916) sarà modificata nel senso che la carrozza *ABIz* del tipo Nord del personale direttivo viene sostituita con una *CIz* tipo 1907 adattata con stufa in modo analogo a quella adibita allo stesso uso nei treni *TA*-49 a 54.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 11, 15, 32, 35, 41, 42, 44, *e* 46.

Circolare N. 99. (C.).

Spedizioni dirette alla ferrovia del Bernina.

(Vedi Ordine di servizio N. 143-1911, 13-1913 e Circolari 74 (c) 1913, 71 (c) 1914).

In aggiunta alle circolari N. 74 (c)-1913 e 71 (c)-1914, si fa presente che, per accettare i trasporti dall'Italia a stazioni della ferrovia svizzera del Bernina, in servizio di corrispondenza come dall'O. S. 143 (VII)-1911, non è necessario che il mittente *dichiari nel documento di trasporto* di voler rinunciare alle condizioni della convenzione internazionale di Berna.

Il mittente dimostra il proprio intendimento di effettuare le spedizioni nel detto servizio di corrispondenza, od in servizio internazionale per l'intero percorso, O. S. 13 (c)-1913, con la sola presentazione delle note di spedizione o delle lettere di porto, piuttosto che della lettera di vettura.

Le stazioni dovranno soltanto rifiutare di accettare documenti di trasporto del *servizio interno* sui quali figuri, quale *destinataria,* una delle stazioni della ferrovia del Bernina.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 100. (C.).

Trasporti di merci per la Francia.

Il Governo francese, con decreto 25 ottobre scorso, ha prescritto che, a datare dal 1° dicembre prossimo, per tutte indistintamente le merci che si importano in Francia ne sia sempre dichiarato il valore, avvertendo che il valore stesso deve essere indicato in valuta francese, con l'aggiunta del prezzo di trasporto dalla stazione di partenza a quella di confine.

Trattasi di disposizione perfettamente conforme a quella adottata dal Governo svizzero, di cui alla circolare n. 94-1916, e pertanto si invitano le stazioni e le agenzie doganali di frontiera ad attenersi, per i trasporti di cui si tratta, alle prescrizioni contenute nella circolare medesima.

Distribuito agli agenti delle Classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20 *e* 22.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ANNO IX - N. 48

30 NOVEMBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, novembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari ***di durata determinata:***

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria).

Errata-corrige

Nel bollettino n. 46-1916, sia nell'indice che nell'intesto, a pagina 531 leggasi D. L. L. 8 ottobre 1916 *n. 1491* invece *di 1461*.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 5 *ottobre* 1916, *n.* 1569, *col quale viene provveduto ad assicurare il rifornimento della benzina ad alcune categorie di consumatori* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce poteri straordinari al Governo del Re;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per la guerra, di concerto coi ministri della marina, della agricoltura, dell'industria del commercio e del lavoro, dei lavori pubblici, delle poste e dei telegrafi e di grazia e giustizia;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino a nuova disposizione, le quantità di benzina disponibili in paese saranno destinate a sodisfare, di preferenza, i bisogni

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 novembre 1916, n. 273.

degli stabilimenti ausiliari, degli esercenti di servizi pubblici di trasporto, degli agricoltori ed industriali per i loro impianti di produzione.

Art. 2.

Le norme per assicurare l'economia del consumo da parte degli utenti considerati nel precedente articolo, e pel controllo del consumo, da parte dei privati, della benzina e della sua provenienza, saranno determinate con decreto del ministro della guerra, d'accordo con gli altri ministri competenti.

Art. 3.

L'inosservanza delle disposizioni predette sarà punita con l'ammenda fino a L. 3000, salvo le maggiori pene stabilite dalla legge per i fatti di cui il contravventore si fosse reso colpevole.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MORRONE — CORSI — RAINERI — DE NAVA — BONOMI — FERA — SACCHI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 6 *novembre* 1916, *n.* 1525, *contenente provvedimenti in materia tributaria* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per le finanze e per le poste e i telegrafi, di concerto con quelli per la grazia e giustizia e culti, per il tesoro, per la guerra e la marina, ed in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per provvedere ai bisogni straordinari del tesoro dipendenti dallo stato di guerra, è dato valore di legge fino a tutto l'esercizio finanziario nel corso del quale sarà stata pubblicata la pace, e in ogni caso per tutto l'esercizio finanziario 1917-918, salvo il disposto dell'art. 1 dell'allegato G, alle disposizioni contenute negli allegati seguenti firmati, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, e riguardanti rispettivamente:

A) sovraimposta sui redditi realizzati per la guerra;
B) imposta sui militari non combattenti;
C) tasse di bollo;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 novembre 1916, n. 269.

D) tasse di surrogazione e tasse per le concessioni governative;

E) tassa sui motocicli, sugli automobili e sugli autoscafi;

F) imposta sui fondi rustici e sulla ricchezza mobile;

G) diritto di guerra sulle riscossioni degli affitti;

H) obbligatorietà delle trascrizioni;

I) tassa di fabbricazione sugli olii di seme;

L) privativa delle carte da giuoco;

M) tariffe telegrafiche e postali.

Art. 2.

Le disposizioni contemplate nel presente decreto avranno applicazione nei modi e termini rispettivamente stabiliti dagli allegati stessi.

Art. 3.

Negli stati di previsione del Ministero delle finanze saranno iscritti con decreti del ministro del tesoro gli stanziamenti necessari per la esecuzione dei provvedimenti di cui agli allegati suddetti A. C. D. F. G. I. ed L.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — FERA — SACCHI — CARCANO — MORRONE — CORSI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Omissis.

Allegato C.

TASSE DI BOLLO.

Omissis.

BOLLO PER I TRASPORTI MARITTIMI.

Art. 10.

All'art. 5 dell'allegato B al R. decreto 31 maggio 1916, n. 695, è sostituito, ad ogni effetto, il testo che segue:

« Per trasporti marittimi di merci, inclusi quelli effettuati « dalle ferrovie dello Stato, indipendentemente dalle tasse di « bollo e dalle addizionali stabilite dalle leggi vigenti, è dovuta « per ogni polizza di carico, una sopratassa di guerra, da riscuo- « tersi nei modi stabiliti per le ordinarie tasse di bollo, nella « misura che segue:

« 1° Per le spedizioni in un solo collo del peso da oltre 60 « a 120 chilogrammi e per quelle composte di più colli di peso « complessivo da oltre 20 a 120 chilogrammi, L. 0,20.

« 2° Per le spedizioni di peso eccedente i 120 chilogrammi:

« *a*) per quelle da scalo a scalo nel Regno, L. 0,20;

« *b*) per quelle destinate o provenienti da scali delle colonie « italiane (Libia, Eritrea, Somalia Italiana), delle isole del Dode- « canneso e di Vallona, L. 0,50;

« *c*) per quelle destinate o provenienti da scali oltre il « canale di Suez e lo stretto di Gibilterra, L. 2.

« La sopratassa di bollo predetta è comprensiva di decimi ed « addizionali ».

Omissis.

Allegato M.

TARIFFE TELEGRAFICHE E POSTALI.

Art. 1.

La tariffa per i telegrammi nell'interno del Regno è così fissata:

Telegramma ordinario - tassa di lire una fino a dodici parole, più centesimi cinque per ogni parola oltre le dodici.

Telegramma urgente - tassa di lire tre fino a dodici parole, più centesimi quindici per ogni parola oltre le dodici.

Telegramma per vaglia telegrafico ordinario - tassa fissa di lire una, più centesimi quindici per ogni parola aggiunta dal mittente.

Art. 2.

Le tasse dei seguenti servizi speciali relativi a telegrammi interni, sono elevate come segue:

avviso di ricevimento telegrafico, ed avviso telegrafico di spesa di espresso - da cent. 60 a lire una;

avviso di ricevimento telegrafico urgente - da L. 1,80 a L. 3;

avviso di ricevimento per posta, avviso per posta di spese di espresso ed avviso di servizio tassato per posta - da cent. 15 a cent. 20.

Art. 3.

Per tutti i telegrammi interni e per l'estero in partenza è rilasciata d'ufficio la ricevuta, comprovante la loro accettazione.

Il rilascio della ricevuta ha luogo gratuitamente per i telegrammi interni, ed è sottoposto al pagamento obbligatorio di centesimi quindici per quelli diretti all'estero.

Sono esenti dal pagamento delle ricevute i telegrammi diretti all'estero, affrancati con buoni di risposta pagata, emessi per telegrammi provenienti dall'estero.

Art. 4.

E' abolito il diritto fisso supplementare di dieci centesimi, imposto a tutti i telegrammi in partenza dall'art. 1 dell'allegato E del R. decreto 12 ottobre 1915, n. 1510.

Omissis.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 9 *novembre* 1916, *n.* 1565, *col quale sono introdotte alcune variazioni sul bilancio delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario* 1915-16 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 16 aprile 1916, n. 120;
Visto il Nostro decreto 25 giugno 1916, n. 784;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 novembre 1916, n. 274.

Articolo unico

Nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1915-916 sono introdotte le variazioni di cui alla tabella unita al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

È abrogato l'art. 3 del decreto Luogotenenziale 25 giugno 1916, numero 784, che autorizza il tesoro dello Stato a somministrare all'Amministrazione ferroviaria la somma di L. 35 milioni per sopperire al presunto disavanzo del bilancio dell'Amministrazione medesima per l'esercizio finanziario 1915-1916.

Del precente decreto verrà chiesta la conversione in legge con apposito articolo da inserirsi nel disegno di legge per l'approvazione del rendiconto generale consuntivo dell'esercizio finanziario 1915-916.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

Tabella di variazioni al bilancio nelle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1915-916.

ENTRATA.

Aumenti:

Cap. n.	4	Merci a grande velocità	L.	30,000,000.—
»	» 5	Merci a piccola velocità accelerata	»	1,000,000.—
»	» 6	Merci a piccola velocità ordinaria	»	12,000,000.—
»	» 13	Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria	»	1,000,000.—

Cap. n. 16-*bis* Introiti dei servizi di navigazione libera . L. 17,000,000.—
» » 17 Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensione e sussidi . . . . » 1,000,000.—
» » 19 Utili di magazzino . . . . » 7,000,000.—
» » 25 Trasporti e prestazioni a rimborsi di spesa . . » 2,000,000.—
» » 26 Ricuperi di carattere generale . . . . » 8,000,000.—
» » 28 Ricuperi del Servizio Trazione . . . . » 1,000,000.—
» » 32 Ricuperi per prestazioni dell'esercizio di navigazione . . . . » 1,000,000.—

Totale aumenti previsione dell'entrata L. 76,000,000.—

Diminuzione:

Cap. n. 22-*bis* Sovvenzione del tesoro per colmare il disavanzo della gestione . . . . L. 35,000,000.—

Aumento netto dell'entrata prevista L. 41,000,000.—

SPESA.

Aumenti:

Cap. n. 28-*bis* Assegnazione al fondo di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi destinati alla navigazione libera . . . . L. 1,100,000.—
» » 28-*ter* Spese dei servizi di navigazione libera . . . » 9,100,000.—
» » 47 Spese eventuali . . . . » 2,500,000.—
» » 58 Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria . . . . » 3,500,000.—
» » 59-*bis* Rimborso al tesoro della somministrazione di fondi effettuata in virtù dell'art. 3 del decreto Luogotenenziale 17 giugno 1915, numero 892, a pareggio della gestione dell'esercizio 1914-15 . . . . » 20,905,197.57
» » 61 Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie . . . . » 9,094,802.43
» » 62 Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione . . . . » 65,000.—
» » 67 Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto . . . . » 1,800,000.—
» » 68-*bis* Contributi per riduzione di tariffa dipendente da motivi d'interesse generale . . . . . » 200,000.—

Totale aumenti previsione della spesa L. 48,265,000.—

Diminuzioni:

Cap. n. 5 Servizio Movimento - Personale .	L.	765,000.—	
» » 12 Servizio trazione - Forniture spese ed acquisti	»	2,000,000.—	
» » 57 Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamenti	»	3,500,000.—	
» » 64 Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o ritardata ultimazione di lavori	»	1,000,000.—	
Totale diminuzione previsione della spesa		L.	7,265,000.—
Aumento netto della spesa prevista		L.	41,000,000.—

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di Sua Maestà:

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Il ministro dei trasporti marittimi e ferroviari
ARLOTTA.

DECRETO MINISTERIALE 14 *novembre* 1916, *col quale il cav. di gran croce dott. Nicola Miraglia è confermato vice-presidente del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, l'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372, e l'art. 1° del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728.

DECRETA:

Il cav. di gr. croce dott. Nicola Miraglia, membro del Consiglio generale del traffico, è confermato vice-presidente del Consiglio stesso per un altro anno, dal 10 dicembre 1916.

Roma, addì 14 novembre 1916.

Il Ministro: ARLOTTA.

Ordine di servizio N. 208. (M.º T. L.).

Esercizio della linea Bari-Taranto.

Dal giorno 1° dicembre 1916 la circolazione dei treni sulla linea Bari-Taranto dovrà essere fatta in base al regolamento per la circolazione dei treni e alle istruzioni, norme e disposizioni vigenti sulle altre linee della rete a regime normale.

Ordine di servizio N. 209. (M. C. L.).

Trasformazione in stazione della fermata di Genga-Arcevia.

(Vedi Ordine di servizio 146-1916)

A datare dal 1° dicembre 1916 la fermata di *Genga-Arcevia,* sulla linea Orte-Ancona, viene trasformata in stazione, munita dei seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori - alla progressiva chm. 239 + 397 (da Roma) a destra nel senso da Orte ad Ancona.

Binari di corsa - due, compresi fra le progressive chm. 239 + 025 e 239 + 592, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 465.

Scalo merci P. V. - con un piano caricatore scoperto con carico di fianco servito da un binario tronco allacciato alla prima linea verso Orte.

Segnali di protezione - verso Terni, un semaforo di I categoria collocato a m. 100 dal corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 800 da semaforo d'avviso; verso Falconara, un se-

maforo di I categoria posto a m. 310 dal corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 659 da semaforo di avviso.

I detti segnali si trovano tutti a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano.

Ufficio telegrafico - incluso nel circuito 4957 con la chiamata G V.

Dal giorno suddetto la stazione di *Genga-Arcevia* viene abilitata ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli, cani, veicoli, bestiame e di merci a grande velocità e piccola velocità accelerata senza alcuna limitazione ed a quelli di merci a piccola velocità ordinaria a carro completo ed in collettame per le spedizioni non eccedenti il peso di chg. 100 ciascuna.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio », a pagina 6, di contro al nome di Genga-Arcevia deve essere soppressa la stelletta e modificata l'indicazione LB in L.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 29, di fianco al nome di Genga-Arcevia deve cancellarsi nella colonna 1 l'indicazione *casa cantoniera*, nelle colonne 6 e 7 il richiamo (6) alle lettere V e B ed esporsi nelle colonne 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 16 rispettivamente le lettere G/A/O (12)/V/B/S/F/

Nell'« Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e N. 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pag. 19, fra i nomi di Gemona-Ospedaletto e Genova Piazza Brignole, deve essere trascritto:

Genga-Arcevia /2/3/2/3/3/3/2/

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche, da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) » a pag. 26, fra i nomi di Gemona-Ospedaletto e Genova Molo Vecchio, deve essere trascritto:

Genga-Arcevia /Roma/321/Roma-Cancello/494/321/494

Infine in tutte le altre pubblicazioni di servizio, in cui trovasi riportato il nome di Genga-Arcevia, devesi al nome stesso cancellare la caratteristica di «casa cantoniera».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 101. (S.).

Carte di libera circolazione e dei biglietti a libretto serie As e Ab per il 1917.

Si porta a conoscenza del personale che, date le difficoltà del momento, non viene quest'anno provveduto alla consueta rinnovazione delle carte di libera circolazione e dei biglietti a libretto serie As e Ab per il 1917.

Si dispone quindi che i detti documenti di viaggio, rilasciati durante il 1916 *con scadenza al* 31 *dicembre* 1916 siano tenuti validi fino a disposizione contraria.

Circolare N. 102. (M. T. V.).

Istruzioni per l'uso del freno Westinghouse.

Ritenendosi opportuno stabilire in modo generale come debba essere regolata la frenatura in un treno senza freno continuo rimorchiato da due o più locomotive munite dei freni ad aria compressa, all'articolo 78 del Cap. VI. della « Istruzione per l'uso del freno continuo ed automatico sistema Westinghouse, del relativo segnale d'allarme e del doppio freno ad aria compressa per le locomotive » di cui l'ordine di servizio n. 110-1907, viene fatta l'aggiunta sotto riportata. Cessano conseguentemente di essere in

vigore le disposizioni di carattere locale fin qui osservate su determinate linee di qualche compartimento.

« Quando un treno servito da soli freni a mano, sia in doppia o « multipla trazione, e le locomotive siano munite di freno Westin- « ghouse, si farà l'accoppiamento della condotta del freno fra « tutte le locomotive. Il freno Westinghouse verrà esclusivamente « manovrato dal macchinista della prima locomotiva con le norme « dell'art. 72 e con le precauzioni di cui al comma precedente.

« Nel caso in cui esistessero in tutte le locomotive del treno « anche gli accoppiamenti del freno moderabile, questi devono « essere agganciati fra loro e la frenatura verrà regolata dal mac- « chinista della prima locomotiva, usando del freno moderabile « in via normale, e riservando l'uso del freno automatico solo per « il caso di improvviso ed impellente bisogno.

« Qualora invece detti accoppiamenti del freno moderabile « non esistessero in tutte le locomotive, non dovrà essere fatto « l'aggancio di quelli eventualmente esistenti, e il freno auto- « matico sarà usato allora esclusivamente dal macchinista della « prima locomotiva e solo nelle eventualità di improvviso ed impel- « lente bisogno; e la frenatura normale sarà regolata coll'azione « del freno moderabile da parte dei singoli macchinisti che ne « possono disporre, usando in questo caso particolare cura per « concorde e moderata azione, allo scopo di evitare inconvenienti ».

Da distribuirsi agli agenti delle classi 31, 32, 35, 36, 37, 41, 42, *e* 45.

Circolare N. 103. (C.).

Norme contabili per le stazioni - Gestione viaggiatori.

Biglietti di abbonamento rifiutati od abbandonati.

Con riferimento alle disposizioni contenute nel punto 5 dell'ordine di servizio n. 401-1913 e nella circolare n. 122 (C)-1914, si avverte che le disposizioni stesse valgono non soltanto per gli

abbonamenti emessi dagli Uffici, ma anche per quelli ordinari intera rete per un mese, speciali, locali e per studenti, preparati dalle stazioni.

Resta quindi stabiltio che, tanto nel caso di annullamento di un biglietto di abbonamento da parte della stazione di preparazione, quanto di altra alla quale il biglietto venne rimesso per la consegna al titolare, la stazione che ne è in possesso dovrà prendere senz'altro credito dell'importo del biglietto stesso — deduzione fatta del diritto fisso o dei diritti fissi, qualora trattisi di biglietto a pagamento rateale — nell'apposita colonna del conto corrente di gestione, mod. C_1 301 o C_1 436, nel giorno stesso in cui il biglietto viene inviato al Controllo, accompagnato da lettera informativa ed in piego raccomandato.

A giustificazione dei crediti così assunti, la stazione compilerà a fine mese il « Riepilogo dei titoli di credito in conto corrente » mod. C, 302, iscrivendo i biglietti rimessi al Controllo nel quadro C di detto riepilogo.

Si raccomanda a tutte le stazioni di attenersi scrupolosamente a queste disposizioni, che modificano sostanzialmente quanto al riguardo è prescritto dall'art. 8 punto 7, delle Norme contabili gestione viaggiatori.

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 5 *e* 22.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Saccà** Domenico - Manovale avventizio - Stazione Falerna - Soldato di fanteria - morto l'11 novembre 1915.

(160590) - **Aversano** Gaetano - Frenatore - Deposito P. V. Benevento - Soldato di fanteria - morto il 18 maggio 1916.

(104782) - **Giordano** Umberto - Applicato - Divisione Movimento Roma - Sottotenente di fanteria - morto il 16 luglio 1916.

(170094) - **Scagliarini** Umberto - Frenatore - Deposito P. V. Mantova - Soldato del Genio - morto il 25 luglio 1916.

(115772) - **Vignali** Francesco - Usciere - Servizio Personale - Soldato di fanteria - morto il 4 agosto 1916.

- **Cuscino** Antonio - Cantoniere avventizio - Sezione Lavori Taranto - Caporale di fanteria - morto il 15 agosto 1916.

- **Papaluca** Carmelo - Manovale avventizio - Stazione Caulonia - Soldato di fanteria - morto il 14 settembre 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Berrini** Angelo - Manovale avventizio - Divisione Movimento Milano - Soldato di artiglieria - morto il 23 luglio 1916.

(164975) - **Rapisardi** Carmelo - Manovale - Stazione Noto - Soldato dei Granatieri - morto il 22 agosto 1916.

- **Mirto** Mario - Aiutante applicato avventizio - Servizio Costruzioni - Sottotenente di fanteria - morto il 3 ottobre 1916.

(163443) - **Sirini** Enrico - Frenatore - Deposito P. V. Milano P. Vittoria - Soldato di artiglieria - morto il 30 ottobre 1916.

ANNO IX - N. 50

14 DICEMBRE 1916

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, dicembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 22 *ottobre* 1916, *n.* 1573, *col quale la Regia nave cisterna « Giove » è radiata dal quadro del Regio naviglio e passata al servizio delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato della marina e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La Regia nave cisterna *Giove* è radiata dal quadro del Regio naviglio e passata al servizio delle ferrovie dello Stato. La data di tale trapasso, nonchè la somma da corrispondersi dall'Amministrazione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari a quella del Ministero della marina, saranno stabilite d'accordo fra i due ministri proponenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CORSI — ARLOTTA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 dicembre 1916, n. 284.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 20 *novembre* 1916, *n.* 1664, *concernente le derivazioni delle acque pubbliche* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Su proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri e con i ministri segretari di Stato per l'interno, per la grazia e giustizia e per i culti, per le finanze, per l'agricoltura, per l'industria, commercio e lavoro e pei trasporti marittimi e ferroviari;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Possono derivare e utilizzare acqua pubblica:

a) coloro che posseggono un titolo legittimo;

b) coloro i quali hanno per tutto il trentennio anteriore alla promulgazione della legge 10 agosto 1884, n. 2644, derivata e utilizzata acqua pubblica, limitatamente al quantitativo di acqua o di forza motrice effettivamente utilizzata durante tutto il trentennio;

c) coloro che ne ottengono regolare concessione, a norma del presente decreto.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 dicembre 1916, n. 289.

Gli utenti di acqua pubblica di cui al comma *b*) del presente articolo, che non abbiano già ottenuto il riconoscimento del diritto all'uso dell'acqua, dovranno chiederlo, sotto pena di decadenza, entro un anno decorrente dalla entrata in vigore del presente decreto.

Sulla domanda di riconoscimento sarà provveduto, a spese dell'interessato, con decreto del ministro dei lavori pubblici, previo parere conforme del Consiglio superiore delle acque.

Entro sessanta giorni dalla notifica del provvedimento l'interessato potrà ricorrere al tribunale delle acque pubbliche di cui all'art. 34.

Art. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici farà compilare e pubblicare, nei modi da stabilire col regolamento, l'elenco delle acque pubbliche, per ogni Provincia del Regno, dove non sia stato già provveduto ai termini dell'articolo 25 della legge 10 agosto 1884, n. 2644.

Entro centoventi giorni dalla data della pubblicazione, coloro che vi hanno interesse hanno diritto di farvi opposizione.

Nello stesso termine le Deputazioni provinciali delle Provincie interessate potranno presentare le loro osservazioni.

Gli elenchi saranno approvati per decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore delle acque.

Art. 3.

Gli elenchi delle acque pubbliche dovranno essere, per tutte le Provincie del Regno, compilati ed approvati entro due anni dall'entrata in vigore del presente decreto.

È riservata al Ministero dei lavori pubblici la facoltà di completare e modificare gli elenchi mediante elenchi suppletivi, che saranno compilati, pubblicati ed approvati con le stesse norme stabilite per gli elenchi principali.

Art. 4.

Entro il termine perentorio di un anno dall'entrata in vigore del presente decreto per le Provincie in cui siano già stati approvati gli elenchi, e nel termine perentorio di sei mesi dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, degli elenchi posteriormente approvati, gli interessati potranno ricorrere al tribunale delle acque pubbliche.

Art. 5.

In ogni Provincia sarà, a cura del Ministero delle finanze, formato e conservato il catasto delle utenze di acqua pubblica.

Per la formazione del catasto tutti gli utenti debbono fare la dichiarazione delle rispettive utenze.

La dichiarazione deve indicare:

a) i luoghi in cui trovansi la presa e la restituzione;

b) l'uso a cui serve l'acqua;

c) la quantità dell'acqua utilizzata;

d) la superficie irrigata ed il quantitativo di energia idraulica nominale applicata come forza motrice;

e) il decreto di riconoscimento o di concessione del diritto di derivazione o il titolo.

Le dichiarazioni di utenza devono essere fatte entro il termine di un anno dalla pubblicazione degli elenchi, o dall'entrata in vigore del presente decreto per le Provincie in cui gli elenchi sono già pubblicati. In caso di ritardo, gli utenti saranno passibili di una ammenda da L. 50 a L. 500.

Art. 6.

Le utenze di cui all'art. 1 si distinguono in due categorie, a seconda che abbiano per oggetto grandi o piccole derivazioni.

Sono considerate grandi derivazioni quelle che eccedono i seguenti limiti:

a) per forza motrice: cavalli dinamici nominali 500;

b) per acqua potabile: litri 100 al minuto secondo;

c) per irrigazione: litri mille al minuto secondo;

d) per bonificazioni per colmata: litri 5000 a minuto secondo.

Quando la derivazione sia ad uso promiscuo, si terrà per limite quello corrispondente allo scopo predominante.

Il ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore delle acque, dichiarerà se la derivazione a bocca libera, o per usi diversi da quelli sopra indicati, debba considerarsi grande o piccola derivazione.

Art. 7.

Le domande per nuove concessioni ed utilizzazioni, corredate dei progetti delle opere da eseguire per la raccolta, regolazione, estrazione, derivazione, condotta, uso, restituzione e scolo delle acque, sono dirette al ministro dei lavori pubblici e presentate all'Ufficio del genio civile della Provincia al cui territorio apparterranno le opere di presa.

L'Ufficio del genio civile, dopo un esame preliminare del progetto in relazione alla utilizzazione generale del bacino ed ai diversi interessi pubblici, connessivi, la trasmette col suo parere al ministro dei lavori pubblici che, esaminata la domanda nei riguardi tecnici, amministrativi e nei riguardi delle riserve idrauliche di cui all'articolo 26, decide, sentito il Consiglio superiore delle acque, nei casi di domande per grandi derivazioni, sull'ammissibilità ad istruttoria. In caso affermativo, ne ordina, con proprio decreto, la pubblicazione nei Comuni interessati, dandone altresì notizia alle Provincie interessate. Tale decreto stabilisce anche il termine, non superiore a trenta giorni, entro il quale i privati, i Comuni e le Provincie aventi interesse, possono fare le loro opposizioni.

Trascorso detto termine, il genio civile procede alla visita dei luoghi, alla quale possono intervenire il richiedente e gli interessati.

Gli atti di istruttoria e lo schema di disciplinare, compilato dal genio civile in confronto del richiedente la concessione, sono

poi trasmessi, con relazione dettagliata, al Ministero dei lavori pubblici.

Art. 8.

Nei casi di domande concorrenti non può decidersi sopra alcuna di esse, finchè non sia compiuta per tutta la istruttoria di cui all'articolo precedente.

Sono concorrenti le domande, che riflettono una stessa derivazione, o derivazioni tra loro tecnicamente incompatibili, e che sono presentate prima che scada il termine stabilito per le opposizioni alla prima domanda pubblicata, purchè corredate dai prescritti documenti.

Il ministro dei lavori pubblici, su parere conforme del Consiglio superiore delle acque, potrà in qualsiasi stadio della istruttoria e finchè non sia firmato il disciplinare, dichiarare concorrenti domande posteriori che presentino uno speciale e prevalente motivo di interesse pubblico, e potrà anche invitare i richiedenti a modificare le loro domande per renderle tra loro compatibili anche nei modi previsti dall'art. 22 ed assicurare l'intera utilizzazione del corso d'acqua.

Tra più domande concorrenti è preferita quella che presenti la migliore e più vasta utilizzazione idraulica, o soddisfi ad altri prevalenti interessi pubblici; od, a parità di tali condizioni, quella che offra maggiori ed accertate garanzie tecnico-finanziarie ed industriali d'immediata esecuzione ed utilizzazione. In mancanza di altre condizioni di preferenza vale il criterio della priorità di presentazione.

Sulla preferenza da darsi ad una o ad altra domanda decide definitivamente il ministro dei lavori pubblici, su conforme parere del Consiglio superiore delle acque.

Si potrà, in ogni caso, su conforme parere del Consiglio superiore delle acque, fra più concorrenti, le cui domande abbiano tali caratteri di pubblico interesse da dover essere soddisfatte, far luogo alla concessione a chi richiede la maggiore derivazione, con l'obbligo di fornire a prezzo di costo determinate quantità di acqua o di energia elettrica agli altri richiedenti.

Art. 9.

Le concessioni d'acqua pubblica sono fatte, previo conforme parere del Consiglio superiore delle acque, con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro delle finanze, per le grandi derivazioni; e con decreto, da registrarsi alla Corte dei conti, del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze, per le piccole derivazioni.

I ricorsi avverso il decreto di concessione, aventi ad oggetto diritti od interessi che si pretendono lesi dalla avvenuta concessione, devono essere proposti al tribunale delle acque pubbliche, entro il termine perentorio di giorni 60 dalla pubblicazione del decreto nel foglio degli annunzi legali della Provincia in cui si trovano le opere di presa, ed entro il predetto termine notificati tanto al concessionario che al ministro dei lavori pubblici.

La concessione si intende sempre fatta entro i limiti di disponibilità dell'acqua.

Il concessionario non potrà mai pretendere indennizzo dallo Stato in dipendenza della concessione, ed è esclusivamente responsabile di qualsiasi lesione che in conseguenza di essa possa essere arrecata ai diritti dei terzi.

Art. 10.

Le concessioni e le utenze non possono essere cedute senza il nulla osta del ministro dei lavori pubblici.

È vietata la cessione delle nuove concessioni, fino a che non siano stati eseguiti e collaudati i lavori, ed il concessionario non sia stato immesso nell'uso effettivo dell'acqua.

Art. 11.

Le concessioni di derivazioni ad uso di forza motrice si fanno per una durata non maggiore di anni cinquanta; quelle di derivazioni per acqua potabile, per irrigazione o bonifica, si fanno per una durata non maggiore di anni settanta.

Il ministro dei lavori pubblici, su parere conforme del Consiglio superiore delle acque, tenuto conto dello scopo prevalente, determina la specie di ciascuna concessione.

Nulla è innovato al disposto dell'art. 6 del testo unico sulle ferrovie concesse all'industria privata, approvato con R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

Art. 12.

Al termine della concessione e nei casi di decadenza o rinunzia, nelle derivazioni per forza motrice passano in proprietà dello Stato, senza compenso, tutte le opere di raccolta, di regolazione e di derivazione, principali ed accessorie, i canali adduttori dell'acqua, le condotte forzate ed i canali di scarico, il tutto in istato di regolare funzionamento.

Lo Stato avrà facoltà di immettersi nell'immediato possesso di ogni altro edificio, macchinario, impianto di utilizzazione, di trasformazione e di distribuzione inerente alla concessione, corrispondendo ai concessionari un prezzo uguale al valore venale, calcolato al momento dell'immissione in possesso indipendentemente dalla concessione. Nel disciplinare saranno determinati i modi per stabilire, in mancanza di accordo, il prezzo suddetto.

Nelle derivazioni per acqua potabile, per irrigazione, per bonifica, qualora al termine della concessione persistano i fini della derivazione e non ostino ragioni di pubblico interesse, al concessionario sarà rinnovata la concessione, con quelle modificazioni che, per le variate condizioni dei luoghi e del corso d'acqua, si rendessero necessarie.

In mancanza di rinnovazione, come nei casi di decadenza o rinunzia, passano in proprietà dello Stato senza compenso tutte le opere di raccolta, di regolazione e di derivazione, principali ed accessorie, le condotte principali di acqua potabile fino alla camera di distribuzione compresa, i canali principali di irrigazione e quelli di bonifica.

Art. 13.

Per le grandi derivazioni e per le opere di raccolta e regolazione delle acque il decreto di concessione ha efficacia di dichia-

razione di pubblica utilità per tutte le opere ed impianti occorrenti così alla costruzione che all'esercizio, compresi i canali principali di irrigazione, e le linee elettriche di trasmissione dell'energia prodotta.

Il progetto di cui all'articolo 7 dovrà soddisfare alle condizioni stabilite nell'art. 16 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Il concessionario potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti, ed avvalersi delle esistenti strade di accesso, in seguito alla compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che sarà approvato dal ministro dei lavori pubblici. Il ministro, sentito il Consiglio superiore delle acque, determinerà pure la somma che, in via provvisoria, dovrà depositarsi per l'indennità di espropriazione, e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possono competere.

Il verbale di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della detta legge.

Art. 14.

Le nuove concessioni di acqua pubblica sono sottoposte al pagamento di un annuo canone secondo le norme seguenti:

per ogni modulo (litri 100 al 1'') di acqua potabile o di irrigazione, senza obbligo di restituire le colature o residui di acqua, annue lire cinquanta;

se con l'obbligo di restituire le colature o residui di acqua, annue lire venticinque;

per la irrigazione di terreni con derivazione non suscettibile di essere fatta a bocca tassata, per ogni ettaro, annue lire 0.50;

per ogni cavallo dinamico nominale destinato a forza motrice, annue lire tre.

La forza motrice nominale è calcolata in base alla differenza di livello tra i due peli morti dei canali a monte e a valle del meccanismo motore.

Il canone sarà regolato sulla media della forza motrice nominale disponibile nell'anno.

In nessun caso il canone annuo sarà inferiore a lire tre.

I canoni qui stabiliti non sono applicabili alle acque derivate da canali di proprietà patrimoniale dello Stato.

Art. 15.

Per le concessioni di derivazioni d'acqua ad uso promiscuo di irrigazione e di bonificazione, il canone sarà ridotto alla metà di quello stabilito per la irrigazione senza obbligo di restituzione delle colature o residui d'acqua, ed al quinto per quelle aventi per unico scopo la bonificazione.

Alle concessioni di derivazione ad uso promiscuo di irrigazione e di forza motrice, si applicherà il canone più elevato.

Per le concessioni a scopo di irrigazione delle acque iemali, il cui uso è limitato dall'equinozio di autunno a quello di primavera, il canone sarà ridotto alla metà.

Art. 16.

Le ragioni di credito spettanti allo Stato, a norma degli articoli 14 e 15 sono garantite da privilegi sugli opifici, che prende grado dopo quello pure spettante allo Stato, di cui all'art. 1962 del Codice civile.

La riscossione dei suddetti crediti e delle spese di esecuzione di ufficio è fatta in base alla legge (testo unico) 14 aprile 1910, n. 639, per la riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato.

Art. 17.

Il disciplinare della concessione determina la quantità, il modo, le condizioni della raccolta, regolazione, estrazione, derivazione, condotta, uso, restituzione e scolo dell'acqua, le garanzie richieste nell'interesse dell'agricoltura, della industria e dell'igiene pubblica e stabilisce l'annuo canone da corrispondersi allo Stato in conformità agli articoli 14 e 15.

Vi sono prefissi i termini entro i quali dovranno essere effettuate le espropriazioni, e quelli per l'inizio ed ultimazione dei lavori e per l'utilizzazione dell'acqua.

Per le grandi derivazioni, che possono riguardare rilevanti interessi pubblici, potrà essere inclusa nel disciplinare la facoltà di riscatto con le condizioni e modalità determinate nel disciplinare stesso.

Per le piccole derivazioni si stabilirà che le opere costruite nell'alveo, sulle sponde e sulle arginature del corso d'acqua, ove lo Stato, alla scadenza della concessione, non le ritenga senza compenso, a norma dell'art. 12, debbano essere dal concessionario, a proprie spese, rimosse per ripristinare l'alveo, le sponde e le arginature nelle condizioni richieste dal pubblico interesse.

Art. 18.

Tutti gli utenti di acqua pubblica sono obbligati a mantenere le imboccature delle derivazioni munite degli opportuni manufatti ed a conservarle in buono stato. Essi sono responsabili dei danni che possano avvenire a pregiudizio dei fondi vicini escluso il caso di forza maggiore.

Debbono gli stessi utenti regolare col mezzo dei detti manufatti le derivazioni in modo che, nei tempi delle piene, non si introducano acque eccedenti la portata dei rispettivi canali, e che, in ogni evento, col mezzo degli opportuni scaricatori, siano smaltite le acque sovrabbondanti.

Art. 19.

Gli utenti che danno derivazioni stabilite a bocca libera con chiuse, sia permanenti che temporanee, o stabili od instabili, sono obbligati a provvedere perchè si mantengano innocue al pubblico ed al privato interesse, seguendo le consuetudini locali.

Il Ministero dei lavori pubblici potrà imporre, con comminatoria di esecuzione di ufficio in caso d'inadempimento, che le bocche libere siano munite degli opportuni manufatti regolatori o moderatori della introduzione delle acque.

Art. 20.

È in facoltà del ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore delle acque, di sostituire, in ogni tempo, in tutto od in parte, alla quantità di acqua o di energia idraulica concessa, una corrispondente quantità di acqua o di energia idraulica od elettrica, egualmente utilizzabile, senza aggravio o pregiudizio del concessionario, restando ferma ogni altra condizione della concessione in quanto compatibile con la modificazione apportata.

Art. 21.

Quando una domanda di concessione per una importante utilizzazione di acqua risulti tecnicamente incompatibile con minori utilizzazioni legittimamente costitutite, si può, su conforme parere del Consiglio superiore, sentiti gli interessati, far luogo alla concessione con l'obbligo, pel nuovo concessionario, di fornire a sua cura e spese agli utenti minori una corrispondente quantità di acqua o di energia elettrica, e di provvedere alle trasformazioni tecniche necessarie, in guisa da non aggravare o pregiudicare gli interessi degli utenti preesistenti. Questi sono tenuti a corrispondere annualmente al nuovo concessionario il canone che dovevano allo Stato e, qualora per effetto delle presenti disposizioni siano esonerati da spese di esercizio, una quota delle spese di esercizio del nuovo concessionario, in nessun caso maggiore di quella di cui risultano esonerati.

In mancanza di speciali convenzioni, le reciproche ragioni di credito, per l'anno in corso e per l'anno precedente, dipendenti dagli obblighi nascenti dalle disposizioni del presente articolo, sono garantite da privilegio sugli opifici.

Tali privilegi prendono grado dopo quello spettante allo Stato a norma dell'art. 1962 del Codice civile e dell'art. 16 del presente decreto.

Art. 22.

Quando più domande di concessione per uno stesso corso di acqua si possono rendere tecnicamente compatibili con opere in comune, le quali abbiano anche per iscopo una migliore utilizzazione, le concessioni potranno farsi, previo conforme parere del Consiglio superiore delle acque, con l'obbligo pei concessionari di consorziarsi per quanto si riferisce alle opere in comune.

Nel disciplinare saranno determinati i rapporti fra i consorziati e le garanzie reali per gli obblighi reciproci.

Art. 23.

Quando il regime di un corso o di un bacino di acqua pubblica sia modificato per cause naturali o per esecuzione di opere rese necessarie da ragioni di pubblico interesse, lo Stato non è tenuto ad alcuna indennità verso qualunque utente, salva la riduzione o la cessazione del canone in caso di diminuita o soppressa utilizzazione dell'acqua.

Gli utenti, se le innovate condizioni locali lo consentano, saranno autorizzati ad eseguire, a loro spese, le opere necessarie per ristabilire le derivazioni.

Art. 24.

Qualunque utente di acqua pubblica che intenda variare il luogo, le opere di raccolta, regolazione, presa o restituzione, o l'uso dell'acqua, è soggetto a tutte le formalità e condizioni richieste per le nuove concessioni, compreso il pagamento del canone.

Quando le variazioni importino un aumento nella quantità di acqua o di forza motrice, restando inalterati il luogo e le opere di presa e di restituzione, dovrà seguirsi la stessa procedura e sarà imposto il pagamento del canone limitatamente alla maggiore utilizzazione.

In ogni caso resterà fermo il termine originario dell'utenza.

Ogni altra variazione nei meccanismi destinati alla produzione o nell'uso della forza motrice, dovrà essere previamente notificata al ministro dei lavori pubblici.

Per la mancata notificazione l'utente incorrerà in una ammenda variabile da L. 100 a L. 5000, salvo il diritto dell'amministrazione di ordinare la riduzione al pristino a spesa del contravventore.

Art. 25.

Nei casi di accertata urgenza l'Ufficio del genio civile, riferendone immediatamente al ministro dei lavori pubblici, può permettere in via provvisoria che siano attuate le variazioni nelle derivazioni e nelle utilizzazioni di acqua pubblica, purchè gli utenti si obblighino formalmente con congrua cauzione ad eseguire le opere ed osservare le prescrizioni e condizioni che saranno definitivamente stabilite nel nuovo atto di concessione.

Art. 26.

Nell'interesse delle ferrovie, della navigazione interna, delle bonifiche, della fornitura di acqua potabile e di altri importanti servizi pubblici, il ministro dei lavori pubblici, su conforme parere del Consiglio superiore delle acque, può riservare per un congruo tempo l'utilizzazione di tutta o di parte della portata di un determinato corso d'acqua. La riserva può essere prorogata dal ministro dei lavori pubblici, su conforme parere del Consiglio superiore delle acque.

Quando, per ragioni di interesse pubblico, sia opportuno non differire la utilizzazione immediata, si può, su conforme parere del Consiglio predetto, sostituire alla riserva d'acqua la riserva di determinata quantità di energia al prezzo di costo, o far luogo alla concessione con facoltà di riscatto, a condizioni speciali da stabilirsi nel disciplinare.

Art. 27.

Ai Comuni e alle istituzioni pubbliche di beneficenza che facciano domanda di acqua potabile per distribuirla ai rispettivi abitanti od ai ricoverati negli ospizi ed ospedali, si darà, su conforme parere del Consiglio superiore delle acque, gratuitamente la concessione.

Art. 28.

Nelle concessioni di grandi derivazioni per produzione di energia può essere riservata, ad uso esclusivo di servizi pubblici, a favore dei Comuni rivieraschi, nel tratto compreso tra il punto ove ha termine praticamente il rigurgito a monte della presa ed il punto di restituzione, una quantità di energia non superiore ad un decimo di quella ricavata dalla portata minima continua, da consegnarsi all'officina di produzione.

In mancanza di accordo tra i Comuni interessati ed il concessionario, il riparto dell'energia fra i Comuni ed il prezzo di essa, sulla base del costo, comprese le quote per interessi e per ammortamento, saranno determinati dal ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore delle acque.

Quando l'energia sia trasportata oltre i 15 chm. dal territorio dei predetti Comuni rivieraschi, il ministro delle finanze, sentito il Consiglio superiore delle acque, stabilirà con proprio decreto, a favore degli enti locali un ulteriore canone annuo, a carico del concesisonario, di lire due per ogni cavallo dinamico nominale. Questo canone sarà ripartito fra i Comuni rivieraschi nel modo stabilito nel regolamento, che stabilirà anche in quali casi e in quale misura la Provincia potrà partecipare alla ripartizione del canone stesso.

Art. 29.

Il concessionario che, nel termine stabilito dal disciplinare, non deriva e utilizza l'acqua concessa, decade dal diritto di utenza.

Il ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore delle acque, può, con proprio decreto, prorogare il termine qualora riconosca un giustificato ritardo nell'esecuzione delle opere.

Si decade, in qualunque tempo, dalla concessione per cattivo uso o per non uso in relazione ai fini per cui fu data, o per mancato pagamento del canone.

Il regolamento stabilirà in quali altri casi si possa pronunziare la decadenza, e fisserà le modalità della procedura.

Art. 30.

Nelle grandi derivazioni per forza motrice destinata ai servizi pubblici lo Stato può, verificandosi interruzione o sospensione, procedere all'esercizio di ufficio a spese del concessionario.

Art. 31.

Compete ai prefetti la facoltà di concedere licenze, sentito l'Ufficio del genio civile, per l'attingimento di acqua pubblica a mezzo di pompe mobili o semifisse, di altri congegni elevatori o di sifoni, posti sulle sponde od a cavaliere degli argini, purchè:

1° la portata dell'acqua attinta non superi i cento litri al minuto secondo;

2° non siano intaccati in nessun modo gli argini e le sponde, nè vi si facciano costruzioni murarie;

3° non siano alterate le condizioni del corso d'acqua con pericolo per le utenze esistenti.

La licenza è accordata per la durata non maggiore di un anno; può essere rinnovata: e può essere sempre revocata per motivi di pubblico interesse.

Art. 32.

Il Consiglio superiore delle acque è composto:

a) di un presidente e di un vice presidente nominati con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri;

b) di un consigliere di Stato;

c) di un funzionario di grado almeno equivalente a capo-divisione delegato da ciascuno dei ministri dei lavori pubblici, delle finanze, dei trasporti ferroviari e marittimi, dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro, dell'interno, del tesoro, della grazia e giustizia, delle poste e telegrafi;

d) di un funzionario della R. avvocatura erariale;

e) di quattro tecnici membri effettivi od aggregati del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

f) di un ispettore capo delle ferrovie dello Stato;

g) di tre tecnici di speciale competenza in materia idraulica ed elettrotecnica.

I componenti, designati nei modi da stabilirsi col regolamento sono nominati con decreto Reale, durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Al Consiglio superiore è aggregato un ufficio di segreteria composto di funzionari delle varie Amministrazioni.

Art. 33.

Il Consiglio superiore delle acque delibera su tutte le questioni demandategli dal presente decreto o da ogni altra legge dello Stato, e su quelle ad esso sottoposte dal ministro dei lavori pubblici. Per le materie di sua competenza la deliberazione del Consiglio sostituisce ogni altro parere di corpo consultivo o di amministrazione attiva.

Inoltre il Consiglio:

a) detta le norme per coordinare le osservazioni idrografiche e meteorologiche riguardanti i corsi d'acqua ed i bacini;

b) dà parere per la preparazione e lo studio di piani di massima di utilizzazione dei bacini idrografici dei corsi d'acqua pubblica;

c) stabilisce le norme per i collegamenti tra gli esistenti impianti di energia elettrica, e per gli opportuni accordi tra i diversi concessionari.

Art. 34.

È istituito in Roma il tribunale delle acque pubbliche.

Esso è composto di:

a) un presidente nominato con decreto Reale su proposta del guardasigilli, sentito il Consiglio dei ministri, e scelto fra i magistrati aventi grado pari a quello di presidente di sezione di Corte di cassazione;

b) due consiglieri di Stato;

c) due magistrati di grado non inferiore a consigliere di appello;

d) due tecnici membri effettivi del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non aventi funzioni di amministrazione attiva.

Il tribunale decide con intervento di sette votanti.

In assenza del presidente, presiede il più anziano fra i membri indicati nelle lettere *b*) e *c*).

Al tribunale sono assegnati come supplenti, un consigliere di Stato, un magistrato di grado non inferiore a consigliere d'appello e un ispettore superiore del genio civile, che dovranno sostituire il membro della stessa categoria eventualmente impedito.

Tutti i componenti il tribunale, designati nel modo che sarà fissato dal regolamento, sono nominati con decreto Reale, durano in carica cinque anni e possono essere riconfermati.

Art. 35.

Il tribunale delle acque pubbliche decide:

a) delle controversie intorno alla demanialità delle acque sorgenti, fluenti e lacuali. Rimane ferma la competenza dei tribunali ordinari quando la demanialità di un'acqua, non iscritta negli elenchi, si presenti in una lite fra privati senza costituire l'obbietto della domanda e sempre quando il demanio non intervenga nella lite;

b) delle controversie circa i limiti dei corsi e bacini, loro alveo e sponde;

c) di qualunque controversia anche fra privati, in ordine alle derivazioni e utilizzazioni delle acque pubbliche;

d) dei ricorsi attualmente devoluti alla cognizione della quinta sezione del Consiglio di Stato, in virtù dell'art. 23, n. 6 e 18, del testo unico 17 agosto 1907, n. 638, delle leggi sul Consiglio di Stato, in quanto riguardino acque pubbliche;

e) dei ricorsi per incompetenza, per eccesso di potere, o per violazione di legge avverso i provvedimenti definitivi presi dall'Amministrazione, in materia di acque pubbliche;

f) di tutte le azioni per risarcimento di danni connesse con le questioni sopra elencate, o dipendenti da alcuni dei provvedimenti emessi dall'autorità amministrativa a termini dell'art. 124 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*.

Il termine per ricorrere nei casi di cui alle lettere *d*) ed *e*) del presente articolo è di giorni 60 dalla data in cui la decisione amministrativa sia stata notificata nelle forme e nei modi stabiliti dal regolamento.

Contro le decisioni del tribunale delle acque è ammesso il ricorso per revocazione nei casi e nei modi da stabilirsi col regolamento.

È ammesso altresì il ricorso alle sezioni unite della Corte di cassazione per incompetenza od eccesso di potere, a termini dell'art. 3 della legge 31 marzo 1877, n. 3761, e per violazione di legge.

In casi di annullamento per violazione della legge la causa è rinviata allo stesso tribunale delle acque, il quale deve conformarsi alla decisione della Corte di cassazione sul punto di diritto sul quale essa ha pronunziato.

Art. 36.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente decreto e del relativo regolamento, ove non sia altrimenti disposto, sono punite con pene di polizia e con ammende che potranno estendersi fino a L. 1000.

Art. 37.

Sono applicabili alle materie contenute nel presente decreto lē disposizioni degli articoli 376, 377, 378 e 379 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, n. 2248, allegato *F*.

Per tutte le contravvenzioni previste dal presente decreto e dal relativo regolamento l'azione penale si prescrive col decorso di due anni.

Art. 38.

Sono abrogati il capo V, titolo III, della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, n. 2248, allegato *F*, la legge 10 agosto 1884, n. 2644 (serie 3ª), ed ogni altra disposizione contraria al presente decreto.

Art. 39.

Il Governo del Re provvederà a dettare le norme per coordinare il presente decreto con le disposizioni seguenti:

a) legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, sulle opere pubbliche; testo unico 25 luglio 1904, n. 223, delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie, e legge 2 gennaio 1910, n. 9, sulla navigazione interna;

b) legge 28 febbraio 1886, n. 3732 (testo unico), sui consorzi di irrigazione, e legge 2 febbraio 1888, n. 5192, sui consorzi di derivazione ed uso delle acque a scopo industriale;

c) legge 31 marzo 1904, n. 140, concernente provvedimenti a favore della Basilicata; legge 25 giugno 1906, n. 255, contenente provvedimenti a favore delle Calabrie; legge 2 giugno 1910, n. 277, riguardante provvedimenti per il demanio forestale di Stato e la silvicoltura;

d) legge 5 maggio 1907, n. 257, sul Magistrato alle acque per le provincie Venete e di Mantova;

e) legge 13 luglio 1911, n. 774, sulla sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani.

Art. 40.

Con regolamento da approvarsi, e da modificarsi, ove occorra, con decreto Reale, sarà provveduto all'esecuzione del presente decreto e specialmente alle norme per la costituzione organica e funzionamento del Consiglio superiore e del tribunale delle acque pubbliche, e per la procedura da seguirsi dinanzi a quest'ultimo. Si provvederà inoltre a coordinare e raccogliere gli uffici che trattano materie relative alle acque pubbliche, esistenti presso i diversi Ministeri, trasferendoli al Ministero dei lavori pubblici.

Disposizioni transitorie.

Art. 41.

L'ulteriore svolgimento delle istruttorie delle domande di concessione, che siano in corso nel giorno dell'entrata in vigore del decreto, seguirà con la procedura e con le norme in questo stabilite.

Tutte le controversie di cui all'art. 35, che, nel giorno dell'entrata in vigore del presente decreto siano pendenti innanzi alle sezioni giurisdizionali del Consiglio di Stato o siano pendenti innanzi all'autorità giudiziaria in primo o in secondo grado, saranno portate alla cognizione del tribunale delle acque pubbliche, con la procedura che sarà determinata dal regolamento.

Art. 42.

La durata delle concessioni temporanee accordate e rinnovate in base alla legge 10 agosto 1884, n. 2644, a richiesta degli interessati ed ove non ostino motivi di decadenza o di pubblico interesse, sarà prorogata per un periodo di tempo che, congiunto con quello decorso dalla pubblicazione del presente decreto, raggiunga la durata massima stabilita nel precedente articolo 11 per le varie specie di concessioni.

Alle concessioni prorogate saranno applicabili tutte le disposizioni del presente decreto.

Art. 43.

Le utenze riconosciute o da riconoscere in base al possesso trentennale anteriore alla promulgazione della legge 10 agosto 1884, n. 2644, avranno la durata massima stabilita nell'art. 11, per le varie specie di concessione, con decorrenza dalla data di pubblicazione del presente decreto.

Ad esso sarà applicabile l'art. 12, e saranno pure applicabili le cause di decadenza stabilite nell'art. 29 e nel regolamento.

Art. 44.

Nelle derivazioni per produzione di energia già concesse prima dell'entrata in vigore del presente decreto, qualora si verifichino le condizioni determinate nell'ultimo comma dell'art. 28, il ministro delle finanze, su domanda dei Comuni interessati, e tenuto conto dei patti che fossero già intervenuti fra concessionario e Comuni potrà, con proprio decreto, sentito il Consiglio superiore delle acque, assegnare loro un canone annuo a carico del concessionario, non superiore a lire una per ogni cavallo dinamico nominale.

Le norme per la ripartizione saranno stabilite nel regolamento.

Art. 45.

Durante il periodo della guerra farà parte del Consiglio superiore delle acque, a termini dell'art. 32, un rappresentante del Ministero della guerra, Sottosegretariato delle armi e munizioni.

Art. 46.

Il presente decreto andrà in vigore il 1° gennaio 1917. Esso sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — BONOMI — ORLANDO — SACCHI — MEDA — RAINERI — DE NAVA — ARLOTTA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 23 *novembre* 1916, *n.* 1637, *col quale, per ulteriori spese straordinarie, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, nell'anno finanziario* 1916-17, *impegni per l'importo di lire* 60,000,000 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 9 luglio 1916, n. 814;
Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 dicembre 1916, n. 286.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1

Per ulteriori spese straordinarie l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, nell'esercizio finanziario 1916-917, impegni per l'importo di lire sessantamilioni (L. 60,000,000).

Detta somma verrà stanziata per lire trentamilioni (30,000,000) in ciascuno degli esercizi finanziari 1917-18 e 1918-19, entro il limite annuo di cui alla legge 24 dicembre 1908, n. 731.

Art. 2

Il ministro del tesoro provvederà mediante accensione di debiti, nei modi e nelle forme che riterrà più opportuni, i fondi occorrenti per i pagamenti relativi agli impegni di cui al precedente articolo.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — ARLOTTA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *novembre* 1916, *n.* 1667, *riguardante proroga di provvedimenti tributari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il decreto Luogotenenziale 14 novembre 1915, n. 1636, convertito nella legge 21 dicembre 1915, n. 1774, col quale venne prorogata al 30 giugno 1917 l'efficacia delle disposizioni tributarie contenute nelle leggi 16 e 20 dicembre 1914, nn. 1354 e 1384;

Visto l'art. 3 della citata legge 21 dicembre 1915, n. 1774, col quale fu stabilita la efficacia per gli esercizi finanziari 1915-916 e 1916-917 di tutti i provvedimenti tributari emanati coi decreti Reali 15 settembre 1915, n. 1373, 12 ottobre 1915, n. 1510, e 21 novembre 1915, n. 1643;

Visti i decreti Reale e Luogotenenziali 31 maggio 1916, n. 695, 31 agosto 1916, n. 1090, 28 settembre 1916, n. 1238, 18 ottobre 1916, n. 1332, e 19 ottobre 1916, n. 1365, recanti provvedimenti in materia tributaria;

Ritenuta la necessità di prorogare le disposizioni contenute nei sopracitati provvedimenti;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli per l'interno, per il tesoro, per l'industria,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 dicembre 1916, n. 289.

il commercio ed il lavoro, per l'agricoltura e per le poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È prorogata a tutto l'esercizio finanziario nel corso del quale sarà pubblicata la pace, e, in ogni caso, per tutto l'esercizio finanziario 1917-918, l'efficacia delle disposizioni contenute nelle leggi e nei decreti di cui agli articoli 2 e 3 della legge 21 dicembre 1915, n. 1774, e nei decreti Reale e Luogotenenziali 31 maggio 1916, numero 695, 31 agosto 1916, n. 1090, 28 settembre 1916, n. 1238, 18 ottobre 1916, n. 1332, e 19 ottobre 1916, n. 1365.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — ORLANDO — CARCANO — DE NAVA — RAINERI — FERA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *dicembre* 1916, *n.* 1652, *che aggiunge alcune merci all'elenco di quelle di vietata esportazione* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i Regi decreti 1° agosto 1914, n. 758 e 6 agosto 1914, n. 790, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci;

Visto il R. decreto 13 novembre 1914, n. 1232, col quale fu vietata la rispedizione all'estero delle merci di vietata esportazione giunte ad un porto dello Stato con destinazione per l'Italia;

Visto il decreto Luogotenenziale 2 gennaio 1916, n. 15, col quale fu coordinata in testo unico la lista delle merci di vietata esportazione ed approvata la relativa tabella;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1

Alla tabella delle merci di vietata esportazione dal Regno, approvata con decreto Luogotenenziale del 2 gennaio 1916, n. 15, sono aggiunte le merci seguenti: tabacchi indigeni in foglia, bottiglie di vetro di qualsiasi specie.

---

1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 dicembre 1916, n. 286.

Art. 2

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — SONNINO — MORRONE — CORSI — RAINERI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di novembre 1916, la somma di L. 108,000, di cui L. 36,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al sig. presidente del Comitato centrale dell'Associazione Italiana della Croce Rossa, previa detrazione di L. 900 che si sono versate all'Opera dello «Scalda-rancio», e L. 72,000 corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai sigg. Prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni della provincia, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al novembre 1916, la somma di L. 1,896,000.

Appendice N. 1 all'Ordine generale N. 7-1914. (C.).

Ordinamento del Servizio Commerciale.

A partire dal 1° gennaio 1917, gli Uffici 1° e 2° di Firenze « Controllo viaggiatori e bagagli » ed « Affari diversi viaggiatori e bagagli » vengono riuniti in un unico Ufficio con la denominazione: Ufficio 1° « Controllo viaggiatori e bagagli ».

Gli altri Uffici di controllo conservano l'attuale numerazione.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 16 novembre 1916.

Ordine di servizio N. 212. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia di Valle Brembana. Estensione del servizio merci nel Raccordo Mazzoleni.

(Vedi Ordine di servizio N. 115-1907 e 205-1916).

Il *Raccordo Mazzoleni* della ferrovia di Valle Brembana, attualmente abilitato al servizio cumulativo per i soli trasporti a piccola velocità ordinaria a carro completo, dal 15 dicembre 1916 viene ammesso al detto servizio anche per i trasporti a *grande velocità* pure a carro completo.

In relazione a ciò, nel prospetto a pagina 66 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915), colonna 4, deve trascriversi la lettera G(1) di contro al nome di detto Raccordo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 213. (M. e L.).

Esercizio a semplice binario del tronco Collesalvetti-Pisa C.

Dalle ore 12 del giorno 10 dicembre 1916 il servizio tra le stazioni di Collesalvetti e Pisa C., prima a doppio binario, è stato ridotto a semplice binario.

Per effetto di tale modificazione il deviatoio estremo della stazione di Collesalvetti, lato Pisa, si trova a metri 355 dall'asse del F. V., e il deviatoio di passaggio dal semplice al doppio binario per l'ingresso nella stazione di Pisa C. è situato a metri 175 oltre il semaforo a due ordini di ali che comanda ai treni provenienti da Collesalvetti, e protegge il Bivio Firenze di Pisa C.

Quest'ultimo deviatoio viene manovrato dall'apparato idrodinamico della cabina del Bivio Firenze ed è collegato opportunamente, tanto col detto semaforo di protezione, quanto col segnale di partenza da Pisa C. per Collesalvetti.

Tutti i segnali del tronco Collesalvetti-Pisa rimangono inalterati nella loro primitiva posizione.

Circolare N. 105. (S.).

Tasse di bollo.

Si richiamano i Servizi e gli Uffici all'osservanza delle disposizioni dei seguenti articoli dell'allegato C al decreto Luogotenenziale 9 novembre 1916, n. 1525, in materia di tassa di bollo.

Con l'occasione si rammenta ai funzionari delegati ai contratti, l'*obbligatorietà delle trascrizioni* di cui l'allegato H del citato decreto Luogotenenziale.

« (*Art. 6*). Il prezzo della carta filigranata e bollata di ordinaria dimensione per gli scritti ed atti civili e commerciali, stragiudiziali, giudiziari od amministrativi, è stabilito per ciascun foglio come segue:

« 1. Carta d'ordinaria	dimensione a	tassa fissa	da L.	0.30
»	»	»	»	1.00
»	»	»	»	2.00
»	»	»	»	3.00
»	»	»	»	4.00
»	»	»	»	5.00

« 2. Carta speciale a tassa fissa per gli stati o certificati, copie od estratti che si rilasciano dai conservatori delle ipoteche da L. 3.

« 3. Carta di minore dimensione per cittadini per biglietto davanti i pretori ed i tribunali da L. 0.10.

« 4. Carta a mezzo foglio per quitanze o ricevute ordinarie da L. 0.05, L. 0.10, L. 0.20.

« (*Art.* 7). Gli atti e scritti soggetti alla tassa di bollo di centesimi 70 pagheranno quella di L. 1;

Id., id. quelli di L. 1,35, id., id. quella di L. 2;

Id., id. quelli di L. 2.70 id., id. quella di L. 3;

Id., id. quelli di L. 4 id., id. quella di L. 5.

(*Omissis*).

« (*Art.* 8). Sono aumentate in corrispondenza le tasse fisse di bollo che si riscuotono in modo straordinario mediante marche da bollo, bollo a punzone e quelle che si riscuotono in modo virtuale.

« (*Art.* 9). Fino a quando non verranno istituiti nuovi fogli di carta bollata da L. 1, 2, 3 e 5, sarà apposto dalla Amministrazione, sui fogli attualmente in uso, apposito bollo indicante il prezzo di vendita di ciascun foglio.

« La carta bollata a tassa fissa ed i moduli stampati su carta libera già bollati allo straordinario che, all'attuazione del presente allegato si trovino ancora in bianco presso gli uffici pubblici, gli istituti ed i privati, potranno adoperarsi previo il completamento della tassa dovuta nella misura stabilita con gli articoli 6 e 7 mediante applicazione di marche da bollo a tassa fissa, purchè in complesso non siano applicate più di sei marche.

« L'annullamento delle marche complementari potrà essere fatto dagli Uffici del registro o direttamente dalle parti. In questo ultimo caso l'annullamento sarà fatto mediante la scritturazione della data e della firma in modo che su ciascuna marca si trovi una parte della data ed una parte della firma. La data di annullamento dovrà sempre corrispondere a quella dell'atto cui serve il foglio.

« Fino a quando non verranno istituite nuove marche da bollo a tassa fissa continuerà l'uso e la vendita di quelle attualmente

esistenti salvo a completare l'importo delle maggiori tasse dovute con l'aggiunta di altre marche a tassa fissa.

(*Omissis*).

« (*Art. 14*). Le disposizioni degli articoli 4, 5, 6, 7, 8 e 9 del presente allegato entreranno in vigore col 1° gennaio 1917 ».

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

Morti sul campo di battaglia.

- **Carpi** Alberto - Aiutante applicato avventizio - Servizio Lavori - Caporale di fanteria - morto l'11 giugno 1916.

- **Martino** Francesco - Manovale avventizio - Stazione Genova P. P. - Soldato di fanteria - morto il 29 giugno 1916.

- **Forabisco** Ottavio - Manovale avventizio - Stazione Chiusaforte - Sergente degli alpini - morto il 10 ottobre 1916.

148206 - **Scribanis** Alfonso - Aiutante applicato - Stazione Finalmarina - Caporale del Genio - morto il 20 ottobre 1916.

156930 - **Rutigliano** Giambattista - Applicato - Sezione Lavori Foggia - Sottotenente di fanteria - morto il 1° novembre 1916.

Morti in seguito a ferite riportate in guerra.

123102 - **Paolini** Augusto - Portiere - Divisione Trazione Roma - Sergente dei bersaglieri - morto il 10 giugno 1916.

- **Massaro** Luciano - Manovale avventizio - Stazione Napoli C. - Soldato di fanteria - morto il 9 settembre 1916.

- **Conte** Ettore - Operaio di 2ª classe avventizio - Off. Veicoli Foggia - Caporale di fanteria - morto il 29 settembre 1916.
- **Fornaciari** Geom. Alfredo - Assistente dei lavori avven. Divisione Lavori Firenze - Sottotenente di fanteria - morto il 22 ottobre 1916.

102840 - **Vannuccini** Dott. Tito - Applicato - Servizio Trazione - Sottotenente di fanteria - morto il 19 novembre 1916.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

162453 - **Di Gaetano** Giuseppe - Cantoniere - Sezione Lavori Paola - Caporale di fanteria - morto l'8 giugno 1916.

SENTENZE

Trasporto delle persone - Danni - Azione del marito in concorso della moglie danneggiata - Presunzione di colpa - Onere della prova.

Non può il marito domandare il risarcimento del danno subito dalla moglie pel fatto di un sinistro ferroviario, anche se egli agisca in concorso della danneggiata, non però jure proprio od jure haereditatis.

Una specie di presunzione milita per le ferite riportate da un viaggiatore per avere avuto la mano chiusa fra il battente dello sportello di un carrozzone ferroviario all'atto della partenza, nel senso cioè che la responsabilità dell'occorso sia del viaggiatore stesso, in quanto che egli deve curare la propria incolumità, giusta il disposto dell'art. 42 delle Tariffe, e deve usare quella prudenza obbiettiva che da lui la legge ed il buon senso esigono.

Comunque, se si assume una colpa del presonale, per tale incidente, a prescindere dal suindicato obbligo che incombe al viaggiatore di sorvegliare se stesso, la detta colpa deve tassativamente essere provata da chi la adduce.

TRIBUNALE MILANO - sentenza 25-27 luglio 1916 (*Est.* Gresti) - Lozza-Battaini c. FF. SS.

FATTO.

La mattina dell'8 dicembre 1913 la sig.ra Giovanna Lozza mar. Battaini salita sul treno in partenza da Milano Stazione Centrale, in una carrozza di terza classe, diretta a Luino, mentre erasi affacciata allo soprtello d'ingresso della vettura ed appoggiata con

Parte IV. — N. 50 - 14 dicembre 1916.

la mano destra allo stipite, riportò una grave ferita lacero-contusa alla mano stessa per schiacciamento prodotto dalla chiusura dello sportello, operata, come essa asserisce, da un manovale ferroviario senza che essa avesse fatto in tempo a ritrarsi con la persona e comunque ad evitare l'infortunio. Affermando di aver dovuto subire la perdita dell'uso della mano ed in parte anche del braccio destro per l'inferiore flemonosasso provvenuto e dopo avere, essa ed il marito suo Cesare Battaini, invano sollecitata l'Amministrazione ferroviaria da essi ritenuta responsabile del fatto, a corrispondere una congrua indennità, con l'atto di citazione sopra indicato convenivano avanti questo Tribunale l'Amministrazione stessa proponendo azione di risarcimento di danni.

DIRITTO.

La convenuta chiede in via preliminare che sia dichiarato carente di diritto il marito della danneggiata a proporre in proprio nome l'azione di risarcimento di danni, la quale spetta soltanto alla parte lesa. L'eccezione è fondata e deve accogliersi perchè è evidente che se indirettamente le conseguenze dannose della lesione riportata dalla Lozza nel sinistro ferroviario di cui è questione si ripercuotono nella famiglia e sul capo di questa, deve bastare ai fini dell'azione e dei danni che a difendere il proprio interesse in giudizio si faccia promotrice la persona che quei danni ha direttamente sofferti e che sola ha diritto di ripeterli da chi essa ritiene debba risponderne.

Si comprende che nel caso di morte del colpito da infortunio agiscano in giudizio i congiunti della vittima jure proprio o jure haereditatis, e si comprende pure che il marito dell'attrice intervenga ad assisterla per l'autorizzazione maritale, nel quale atto è implicita l'adesione all'azione instituita dalla moglie, ma estendere l'azione strettamente personale del danneggiato, che è in grado di sostenere i propri interessi, ad altre persone, sia pure della famiglia è eccessivo, e inutile e non conforme alle buone norme di rito.

Nel merito osserva il Collegio che l'attrice pretende che nel fatto stesso della chiusura dello sportello per parte di un mano-

vale dipendente dall'Amministrazione convenuta sia da riscontrarsi l'impronta della colpa in eligendo della ferrovia stessa, la quale è ritenuta anche a rispondere della gravissima lesione prodotta dal sinistro per un altro titolo, per la imperizia, negligenza od imprudenza del medico della ferrovia nel suturare la ferita, omettendo quelle cautele che avrebbero evitato il processo flemmonoso e le più gravi conseguenze che ne derivarono.

La convenuta obbietta che della colpa deve darsi dall'attrice la prova specifica, e che la pretesa presunzione di colpa del vettore, quando questa è superata se superabile dalla presunzione contraria dell'imprudenza del viaggiatore, non può dal medesimo essere validamente addotta (a prescindere che non è accertato il fatto allegato dall'attrice della chiusura dello sportello per parte di un manovale, come è esposto nella dichiarazione scritta, prodotta dall'attrice, ed estratto dal registro della guardia medica della stazione centrale). Ora, se è indubbio che, le istruzioni per il personale dei treni prescrivono la massima attenzione da parte del personale medesimo nell'adempimento del proprio servizio, e così, nella chiusura degli sportelli delle carrozze occupate dai viaggiatori, è altrettanto vero che costoro per l'articolo 42 delle tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie devono usare le precauzioni necessarie alla loro sicurezza ed incolumità. Ammettendo per ipotesi la versione del fatto come l'attrice l'ha prospettata (e la dichiarazione scritta dall'Ufficio della guardia medica, per quanto proveniente dalla ferrovia, non basta ad accertare il fatto stesso, perchè il medico può, nell'urgenza del caso, avere raccolto e riprodotte per iscritto le affermazioni della vittima dell'infortunio, ma non è detto anzi è da escludersi, che egli possa averle controllate per vere, non avendo avuto certamente il tempo per tale indagine) è innegabile, fino a prova contraria, che colui il quale proprio nel momento dell'imminente partenza e nella ressa dei viaggiatori, ansiosi di raggiungere le carrozze, già colme ed affollate, per trovarsi ancora qualche posto, sta con la mano appoggiata allo stipite d'ingresso della vettura, occupando il vano dell'ingresso stesso, per invitare (come è nel caso in questione, in cui l'attrice sollecitava la figlia a salire nella carrozza) i ritardatari ad affrettarsi a montare sul treno, si espone ad un pericolo per la sbadataggine, in un momento di confusione prodotto dall'affollamento eccessivo,

di non essersi a tempo ritratto dall'apertura della carrozza quando questo da un istante all'altro poteva rinchiudersi bruscamente anche per opera stessa di un viaggiatore frettoloso o incurante.

Comunque, la questione se le ferrovie dello Stato debbono rispondere del danno subìto dall'attrice va risoluto alla stregua delle circostanze di fatto che accompagnarono l'evento, occorre stabilire ad opera di chi avvenne la chiusura dello sportello: perchè non basta di fronte all'impugnativa della convenuta, la produzione del suaccennato documento per dire che fu un agente ferroviario a spingere e chiudere improvvisamente, senza preavvertire con la voce, lo sportello medesimo. Nè può pretendere l'attrice, a cui incombe di dare la prova di quanto asserisce, che sia ordinato la esibizione in giudizio di atti amministrativi interni relativi all'inchiesta che la ferrovia avrebbe fatta per proprio conto intorno alle cause del sinistro non avendo obbligo alcuno la ferrovia di rendere pubblici e neppure di produrre in giudizio atti che concernono la sua gestione ed i rapporti disciplinari del personale da essa dipendente.

Quanto all'altro titolo di responsabilità, a parte che qui pure manca la base di fatto per ritenere attendibili le osservazioni dell'attrice, sembra al Collegio che nel campo delicato ed arduo dell'indagine della responsabilità professionale occorre andar molto guardinghi prima di lanciare un'accusa di imperizia o di colpevole leggerezza. Nè col chiedere che un altro esperto, un altro medico si pronunci nel modo col quale il chirurgo della guardia medica della stazione avrebbe proceduto alla suturazione e medicazione della ferita, si adempie all'obbligo precipuo di dare, prima della dimostrazione tecnica, la prova di quei fatti che potrebbero autorizzare un sospetto, un dubbio fondato sulla più classica, ed anche ai profani rilevabile, incuria, di cui il medico della stazione si sarebbe reso colpevole. Ma, anche senza voler notare la disinvoltura con cui si passa da un titolo all'altro, così profondamente diverso l'uno dall'altro, di colpa, non è mercè la sola dedotta perizia che l'attrice possa aspirare al conseguimento del suo intento, che è quello di una giusta riparazione dei danni assai gravi sofferti, se la colpa veramente vi è stata, essa prima deve accingersi a dare la prova specifica ed esauriente di questa colpa, cominciando dal mettere bene in rilievo le circostanze di luogo, di

tempo, di modalità del fatto della chiusura dello sportello e la circostanza di capitale importanza che autore della chiusura stessa sia stato un dipendente dall'Amministrazione convenuta.

P. Q. M. Dichiarato *Cesare Battaini*, carente d'azione in proprio conto l'Amministrazione convenuta.

Sospeso il giudizio nel merito e nelle spese e sospeso pure il giudizio dell'ammissibilità, per ora, della succitata perizia, manda l'attrice Giovanna Lozza maritata Battaini ad istruire la sua istanza come nella parte motiva di questa sentenza, provvisoriamente esecutiva, è specificato.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 82/1916 (*Bollettino ufficiale* n. 16-1916).

A pagina 389 — undicesimo alinea, in luogo di: « superasse lo stanziamento » rettificare: « non superasse lo stanziamento ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 51

21 DICEMBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, dicembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Errata-corrige

Nel bollettino n. 48-1916, sia sull'indice, sia sull'intesto a pagina 561, la data del decreto Luogotenenziale n. 1525 (provvedimenti in materia tributaria) deve correggersi in *9 novembre 1916.*

DECRETO LUOGOTENENZIALE 5 *novembre* 1916, *n.* 1526, *che approva il testo unico delle disposizioni legislative emanate in dipendenza del terremoto* 28 *dicembre* 1908 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 11 della legge 11 luglio 1913, n. 1039;

Visto l'art. 1° del decreto Luogotenenziale 29 giugno 1916, n. 838;

Ritenuta la necessità di coordinare in testo unico con le disposizioni successivamente emanate quelle del testo unico approvato con R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261, apportando le modificazioni ed aggiunte occorrenti ai fini del coordinamento ed in armonia con le attuali esigenze dei paesi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 novembre 1916, n. 270.

pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri e con tutti gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato il testo unico delle disposizioni legislative emanate in dipendenza del terremoto del 28 dicembre 1908, vistato, d'ordine Nostro, dal presidente del Consiglio dei ministri e dagli altri ministri.

Fino a quando non divenga obbligatorio il presente decreto, continueranno ad aver vigore le disposizioni contenute nel testo unico delle leggi approvato con R. decreto 12 ottobre 1913, n. 1261.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — SONNINO — COLOSIMO — ORLANDO — FERA — SCIALOJA — RUFFINI — MEDA — MORRONE — DE NAVA — RAINERI — BONOMI — BIANCHI — CORSI — COMANDINI — CARCANO — ARLOTTA — BISSOLATI — SACCHI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

Il testo unico delle disposizioni legislative di cui sopra è pubblicato nella " Gazzetta Ufficiale „ n. 293 del 14 dicembre 1916.

Decreto Luogotenenziale 19 *novembre* 1916, *n.* 1697, *concernente la riconferma nel loro ufficio, fino a sei mesi dopo la conclusione della pace, dei componenti il Consiglio generale del traffico scaduti dopo il* 24 *giugno* 1916 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli del tesoro, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, e dell'industria, commercio e lavoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:
Per tutta la durata della guerra e per sei mesi dopo la conclusione della pace, i componenti del Consiglio generale del traffico, scaduti dopo il 24 giugno 1916 per compiuto quadriennio, sono confermati nel loro ufficio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

Boselli — Arlotta — Carcano — Bonomi — Raineri — De Nava.

Visto, *Il guardasigilli*: Sacchi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 dicembre 1916, n. 294.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *dicembre* 1916, *n.* 1704, *col quale vengono prorogati al* 30 *giugno* 1917 *l'abolizione temporanea del dazio su i cereali e loro derivati ed altri provvedimenti* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto coi ministri segretari di Stato per le finanze, per l'interno, per il tesoro, per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'agricoltura, e per l'industria, commercio e lavoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico

Sono prorogati a tutto il 30 giugno 1917 gli effetti del R. decreto 31 gennaio 1915, n. 50, col quale furono aboliti temporaneamente il dazio sul grano, sugli altri cereali e sulle farine, e autorizzati altri provvedimenti, nonchè quelli del decreto Luogotenenziale 21 novembre 1915, n. 1664, con cui l'abolizione temporanea del dazio venne estesa al semolino.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 dicembre 1916, n. 295.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MEDA — ORLANDO — CARCANO — ARLOTTA — RAINERI — DE NAVA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 12 *dicembre* 1916, *n.* 1709, *recante norme per disciplinare i consumi di sostanze alimentari nei pubblici esercizi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Veduto il decreto Luogotenenziale 2 agosto 1916, n. 926;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per l'agricoltura, di concerto col ministro dell'industria, commercio e lavoro e col ministro dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 dicembre 1916, n. 294.

Art. 1.

A datare dal 20 dicembre 1916 il consumo delle sostanze alimentari negli alberghi, nelle pensioni, nei ristoranti, nelle trattorie, nelle vetture ristoranti dei treni, nei caffè, nelle latterie e negli altri pubblici esercizi, è disciplinato secondo le norme stabilite nel presente decreto.

Art. 2.

È vietata la somministrazione al pubblico, per il consumo diretto durante i pasti:

a) di burro fresco o salato, al naturale, da consumare separatamente o in aggiunta ad altre sostanze alimentari;

b) di crema di latte o panna in qualunque modo preparata;

c) di vivande nelle quali le uova entrino come guarnizione.

Art. 3.

Nei pasti a prezzo fisso è vietato somministrare un numero di vivande superiore a due, se trattasi di colazione, a tre se trattasi di pranzo, delle quali una sola di carne.

L'uso del «dolce» è consentito soltanto nei giorni di giovedì e venerdì, limitato ai soli pranzi.

Art. 4.

Nei pasti in cui le vivande sono comandate dai consumatori, è vietato di somministrare ad una stessa persona più di tre vivande, fra le quali un solo piatto di carne.

La lista non può comprendere un numero complessivo di vivande pronte o da preparare, superiore a dieci, delle quali quattro, al massimo, costituite di carne.

L'uso del «dolce» è consentito soltanto nei giorni di giovedì e venerdì.

Art. 5.

Agli effetti del presente decreto sono considerati:

a) come «carne» tutti i prodotti commestibili, freschi o in qualunque modo conservati o preparati, ricavati dalla macellazione dei bovini, degli ovini, dei caprini, dei suini, dei conigli, dai volatili da cortile, dalla cacciagione e dalla selvaggina;

b) come «dolce» tutti i prodotti nella cui preparazione entri comunque lo zucchero;

c) come «vivande» tutti i prodotti commestibili, escluse le frutta.

Sono considerati mezza vivanda il formaggio e le verdure crude o cotte, quando siano consumate separatamente.

Se uno stesso prodotto è preparato in modi diversi, costituisce altrettante vivande quanti sono i modi di preparazione.

L'antipasto è considerato come una sola vivanda, ma non può essere costituito da più di quattro prodotti.

Art. 6.

È fatto obbligo ai proprietari o conduttori di pubblici esercizi, di consegnare, giornalmente, non più tardi delle ore dieci antimeridiane, alla competente autorità di pubblica sicurezza una copia delle liste delle vivande stabilite per i pasti del giorno.

Art. 7.

È vietato di somministrare al pubblico, per dolcificare il caffè, il latte, e, in genere, le bibite di qualsiasi natura, il cui consumo sia effettuato direttamente nei pubblici esercizi, una quantità di zucchero superiore a 15 grammi per ogni caffè, latte o bibita.

Lo zucchero, in quantità non superiore a quella massima predetta, deve essere contenuto in involucri di carta chiusi.

Art. 8.

Una copia del presente decreto dovrà essere tenuta costantemente affissa nei pubblici esercizi, facilmente leggibile dagli avventori.

Art. 9.

Ai conduttori di pubblici esercizi, che contravvengono alle disposizioni di cui agli articoli 2, 3, 4, 6, 7 e 8 del presente decreto, sarà sospesa la licenza di esercizio, da tre a quindici giorni. In caso di recidiva, la licenza sarà revocata o non potrà essere rinnovata se non sia trascorso un anno.

Resta sempre salva l'applicazione delle pene stabilite dal Codice penale, o da disposizioni speciali.

La sospensione o la revoca della licenza sono ordinate dal prefetto, in base al verbale di accertamento degli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria. Contro il provvedimento del prefetto non è ammesso ricorso.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — RAINERI — DE NAVA — ORLANDO.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Encomio del Comando Supremo del R. Esercito.

Comunico al personale la seguente circolare dell'Intendenza generale dell'Esercito e con l'occasione rinnovo non solo ai funzionari ed agenti del compartimento di Venezia, ma a quelli dell'intera rete, i quali tutti contribuirono con la loro opera al miglior andamento dei trasporti militari, le espressioni del mio animo riconoscente.

Alla Commissione militare di linea di Venezia.
Alle Delegazioni della Direzione Trasporti presso l'Intendenza della 1ª, 2ª e 3ª Armata.
Alla Divisione Movimento F. S. — Venezia.
Alla Divisione Trazione F. S. — Venezia.
Alla Divisione Lavori F. S. — Venezia.
Al reparto ispezioni veicoli F. S. — Venezia.
Alla Direzione della Società veneta — Padova.
e per conoscenza alla Direzione generale delle F. S. (Segretariato, Movimento, Trazione e Lavori).
Al Capo compartimento F. S. — Venezia.

Partecipo con il più vivo compiacimento che S. E. il Capo di S. M. dell'Esercito, con lettera riservata personale diretta al signor Intendente generale dell'Esercito, ha espresso con parole altamente lusinghiere la sua piena soddisfazione per il modo col quale, alla fine del decorso luglio e nei primi giorni di agosto, vennero predisposti ed eseguiti i rilevanti e rapidi trasporti di truppe e di batterie per l'attacco della testa di ponte di Gorizia e per la

completa segretezza colla quale si seppero effettuare i trasporti stessi.

Nel comunicare quanto sopra agli Uffici ed Enti che hanno avuto parte nel grave ed importante lavoro, prego di volerne dare partecipazione anche a tutto il personale dipendente che ha così efficacemnte contribuito, nell' occasione suaccennata, al perfetto svolgimento dei trasporti, confermando nuovamente il pieno assegnamento che il Comando Supremo può fare sul funzionamento del nostro servizio.

Appendice N. 1 all'Istruzione N. 6-1914 (San.).

Sommistrazione gratuita dei medicinali.

A modificazione della procedura attualmente in vigore per la prescrizione delle cure di latte di cui al § 9 della Istruzione n. 6 - 1914 ed a parziale deroga alle disposizioni del secondo comma del § 3 della Istruzione stessa, si dispone che le domande di rimborso per cure di latte, e relativi allegati, dovranno essere trasmesse al Servizio Sanitario per il tramite dei rispettivi Uffici od Ispettori che ebbero in primo tempo ad autorizzare, agli effetti amministrativi, le cure stesse.

Ordine di servizio N. 214. (M. C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Rovato-Iseo-Edolo. Estensione di servizio nella fermata di Sellero.

(Vedi Ordine di servizio N. 69-1912 e 380-1914).

La fermata di Sellero della ferrovia Rovato-Iseo-Edolo è stata abilitata dal 1° dicembre 1916 a ricevere e spedire in servizio cumulativo trasporti a grande velocità e piccola velocità ordinaria in

collettame composti di colli di peso superiore a Kg. 50 ciascuno anche per conto della *Società Elettrometallurgica di Valle Camonica G. Murachelli e C.*

In conseguenza di quanto sopra, nel prospetto a pagina 82 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » si dovrà modificare come appresso la nota (4):

(4) Limitatamente ai trasporti a carro completo ed in collettame non eccedenti il peso di Kg. 50 per collo. Sono pure ammessi i trasporti in collettame eccedenti il peso suddetto, ma per conto esclusivo della *Società Anonima « La Cooperativa Elto » e della Società Elettrometallurgica di Valle Camonica G. Murachelli e C.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di servizio N. 215. (M. L.).

Trasformazione in stazione della fermata di Rumianca.

(Vedi Ordine di servizio N. 22 e 153-1916).

Dal giorno 1° novembre 1916 la fermata di Rumianca, della linea Novara-Domodossola, è stata trasformata in stazione agli effetti del servizio movimento con un binario d'incrocio che forma la II linea, compreso fra le progressive Km. 75 + 963.52 e Km. 76 + 399.51 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 314. Il binario di corsa preesistente costituisce la I linea e ad esso si allaccia il binario tronco in servizio degli stabilimenti della Società anonima ing. Alfonso Vitale, di cui l'ordine di servizio N. 22-1916. — I deviatoi estremi sono muniti di dischetto indicativo e di fermascambi F. S. gemelli; quelli inseriti sul binario di corsa delle due comunicazioni col binario di raccordo di dischetto imperativo e di fermadeviatoi, a mezzo dei quali e di serrature di sicurezza la loro manovra resta vincolata a quella dei segnali.

La stazione di Rumianca continuerà ad essere abilitata soltanto ai trasporti di cui i punti 1 e 2 e relative condizioni indicate nell'ordine di servizio N. 153-1916.

Essendo poi la detta stazione, come dal surricordato ordine di servizio N. 22-1916, munita di telegrafo, nel prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) a pag. 51 e nella colonna 13, di fronte al nome di Rumianca dovrà essere esposta la lettera S.

Ordine di servizio N. 216. (S.).

Biglietti di servizio e concessioni di viaggio gratuito e a prezzo ridotto.

Per l'anno 1917, come si è già comunicato con la circolare N. 101 (S), pubblicata nel *Bollettino ufficiale* N. 48 del 30 novembre 1916, le carte di libera circolazione serie *A* e *At* ed i biglietti a libretto serie *Ab* e *As* non vengono rinnovati. Per conseguenza le dette carte e biglietti ora in uso, *portanti il millesimo* 1916 *e la scadenza al* 31 *dicembre* 1916, continueranno ad avere validità per tutto l'anno 1917.

Si interessano però i Servizi, le Unità speciali e le Divisioni compartimentali *a ritirare a tempo debito quelle carte di libera circolazione e biglietti a libretto serie As* rilasciati in base a contratto o per qualsiasi altro motivo a persone estranee all'Amministrazione, per le quali durante l'anno 1917 venga a cessare il titolo alla concessione, in modo che le persone stesse non abbiano a fruirne oltre il limite di tempo pel quale fu stabilita la concessione medesima.

Analogamente si dovrà provvedere nei riguardi del personale in attività di servizio, in aspettativa o a riposo, e di quello sanitario ausiliare che durante l'anno 1917, per qualunque ragione, non debba più conservare la carta di libera circolazione o il biglietto serie *Ab* o *As* di cui è in possesso. Al riguardo si richiamano le disposizioni di cui ai paragrafi 56 e 58 delle norme d'ap-

plicazione del regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio.

Nel caso in cui non si potesse ottenere la pronta restituzione di dette carte e biglietti a libretto, si dovrà informarne immediatamente il Servizio Segretariato e provvedere perchè nel contempo vengano dati gli opportuni avvisi al personale di controlleria e delle stazioni, in modo che resti impedito l'uso delle carte e dei biglietti medesimi.

Per le nuove concessioni di serie *A* e *At* da accordarsi durante il venturo anno verranno rilasciate carte di libera circolazione di modello 1917, *nelle quali sarà tagliato l'angolo inferiore sinistro presso la firma del titolare*. Tali carte, nonchè i biglietti permanenti di compartimento riservato di modello 1917, portano l'indicazione del millesimo in *azzurro*. Le nuove carte serie *A* e *At*, con validità limitata nella percorrenza o nella durata, hanno una striscia diagonale color *azzurro*.

I biglietti permanenti di compartimento riservato di modello 1917 sono di categoria unica e validi per tutti i treni direttissimi.

I biglietti di compartimento riservato per un solo viaggio, i biglietti gratuiti e a prezzo ridotto serie *B* e *C* e i buoni bagaglio per il nuovo anno non differiscono da quelli del 1916 che nell'indicazione del nuovo millesimo. I biglietti serie *A*, *B* e *C* continuano ad essere distinti in due tipi, e cioè con e senza bordo rosso; per il loro rilascio restano invariate le disposizioni dell'ordine di servizio n. 328-1915.

I biglietti di libero ingresso nelle stazoni e di transito pedonale sulla ferrovia, di modello 1915 *e* 1916 *sono validi, fino a nuove disposizioni, anche per l'anno* 1917.

Per le nuove concessioni dei su indicati biglietti che potranno essere ammesse durante l'anno 1917, verranno adoperati i nuovi modelli dei biglietti medesimi impressi rispettivamente su cartoncini di colore *rosa e terra di Siena* e portanti il millesimo 1917.

Le concessioni di viaggio ai giornalisti continuano pel 1917 con le modalità stabilite dal paragrafo 2° dell'ordine di servizio N. 3-1909.

La copertina e gli annessi scontrini costituenti il fascicolo

interno della tessera del giornalista hanno il fondo color *verde* e portano in alto stampato in inchiostro nero il millesimo 1917.

I biglietti speciali a riduzione del 75 % serie *D*, che si rilasciano ai giornalisti per un determinato viaggio di andata o di andata e ritorno, sono contraddistinti da una *stella azzurra* impressa tanto sulla parte centrale del biglietto, quanto sul relativo scontrino di controllo, dal millesimo 1917 nel centro del biglietto e dalla scadenza improrogabile del 31 dicembre 1917.

Si informa poi che l'Autorità militare ha consentito a tenere valide anche per il 1917 le speciali tessere in cartoncino verde e in cartoncino bianco per ingressi nelle stazioni e per il transito pedonale rilasciate nel 1915 e nel 1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di servizio N. 217. (C.).

Fusione in un solo Ufficio del " Controllo viaggiatori e bagagli „ e dell' " Ufficio Affari diversi viaggiatori e bagagli „ (Ufficio 1° e 2° di Firenze).

Come da appendice N. 1 all'Ordine generale N. 7-1914, riflettente l'ordinamento del Servizio Commerciale (Bollettino N. 50 del 14-12-1916), gli attuali Uffici 1° e 2° di Firenze (Controllo ed Ufficio Affari diversi viaggiatori e bagagli), col 1° gennaio 1917, si fondono in uno solo, denominato: « *Controllo Viaggiatori e bagagli* » - (Ufficio 1°).

A questo dovranno pertanto — a partire da tale data — essere inviati anche i reclami relativi ai trasporti viaggiatori e bagagli, i verbali di contravvenzione per abusi sui trasporti medesimi, i rilievi contestati, le domande di forniture biglietti e tutto ciò che prima era di competenza dell'Ufficio 2°.

Nulla è innovato per quanto concerne le norme contabili delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafo e l'invio dei corrispondenti elaborati alla « Contabilità prodotti » (Ufficio 11°) di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 4, 5, 6, 8 *e* 22.

Comunicazione.

Riammissione alle gare. — Con decreto 7 novembre 1916, n. 352, del Ministero della guerra, è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni la ditta F.lli Dottorini, esercente una conceria in Perugia, di cui sono proprietari Luigi, Enrico ed Antonio Dottorini di Giovanni.

La ditta stessa era stata esclusa dalle dette contrattazioni con decreto 14 settembre 1915, n. 42, come da comunicazione inserita nel bollettino n. 40-1915.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

Ordine di servizio N. 12 V. (C. M.).

Licenze invernali agli operai reclutati dalla Autorità militare per lavori in zona di guerra.

Con richiamo all'ordine di servizio N. 11 V, pubblicato nel bollettino ufficiale n. 43 del 26 ottobre 1916, avvertesi che, per disposizione del Comando Supremo, verranno inviati in licenza, nel periodo dal 20 dicembre 1916 al 20 gennaio 1917, anche gli operai borghesi stati reclutati dall'Autorità militare per lavori in zona di guerra e che rispondono a determinate condizioni.

I viaggi si effettueranno a mezzo di apposite tradotte, secondo gli ordini di movimento (mod. M. 76) diramati dalla Direzione trasporti del R. Esercito.

Dette tradotte sono di regola così composte:

a) bagagliaio a due assi;
b) carrozza mista;
c) carrozza di terza classe;
d) carri arredati;
e) carro chiuso per gli effetti degli operai.

In una tradotta manca la carrozza di III classe.

La carrozza mista deve esser fornita di scaldapiedi.

I carri arredati sono illuminati a mezzo di due lanternini economici ad olio, opportunamente fissati alle pareti.

Gli operai, oltre che di una carta di riconoscimento, o di conforme certificato dei direttori dei Cantieri, con l'indicazione dei termini della licenza loro concessa, saranno muniti di un « foglio di licenza » bianco, rosa, verde o giallo, che dà loro diritto di viaggiare gratuitamente sulle ferrovie dello Stato, nonchè sui piroscafi postali e sui ferry-boats.

Gli operai viaggianti con le tradotte non potranno far soste durante il tragitto, nè effettuare deviazioni dall'itinerario stabilito ed è loro tassativamente vietato di valersi, sulle linee percorse

dalle tradotte medesime, dei treni ordinari viaggiatori, nonchè delle tradotte delle licenze invernali militari.

Sulle linee non percorse dalle tradotte, gli operai potranno prender posto soltanto in terza classe dei treni ordinari viaggiatori, esclusi, s'intende, i diretti ed i direttissimi.

Gli operai che vanno in Sardegna faranno capo a Civitavecchia; quelli per la Sicilia a Villa S. Giovanni.

Sul « foglio di licenza » dovrà essere contrassegnata in modo ben visibile, la stazione dalla quale l'operaio inizia il viaggio in tradotta e quella dove deve discendere dalla tradotta medesima, in guisa che risulti ben determinato il tratto di viaggio che l'operaio deve compiere, tanto nell'andata quanto nel ritorno, a mezzo delle tradotte.

Infine il « foglio di licenza » non è valido che pel viaggio per e dalla località per cui la licenza è stata concessa e non può essere utilizzato per altri viaggi che gli operai intendessero di compiere durante la licenza.

Contravvenendo ai suindicati tassativi divieti, gli operai dovranno essere sottoposti al pagamento delle prescritte penalità, come si trattasse di viaggiatori ordinari sprovvisti di biglietto.

Per quanto non è previsto dal presente ordine di servizio valgono le disposizioni dell'ordine di servizio 11-v del 26 ottobre 1916.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 11, 14, 16, 41, 42 *e ai controllori del materiale.*

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

SENTENZE

Opere pubbliche - Condutture elettriche - Danno temuto - Improponibilità dell'azione possessoria contro la pubblica Amministrazione.

Considerato che l'esperimento dell'interdetto possessorio non potrebbe condurre praticamente che alla rimozione o alla modificazione del provvedimento amministrativo, non può l'autorità giudiziaria conoscere dell'azione del privato tendente a sospendere o a modificare gli impianti di elettrificazione di una ferrovia pubblica, che se esercitata dallo Stato diviene funzione di Stato, senza eccedere i limiti di competenza determinati dall'art. 4 della legge 20 marzo 1865 All. E.

Comunque non ricorrono gli estremi essenziali per l'azione di danno temuto nel caso in cui il pericolo di danno si pretende incombere, non su un immobile del reclamante, ma su una momentanea situazione di cose mobili (vetture tramviarie), e quindi si risolve più propriamente in una menomazione del diritto al sicuro esercizio della linea tramviaria attraversante a livello la ferrovia elettrificata.

PRETURA DI VOLTRI — Sentenza 30 settembre 1916 (*Est.* Moretta) — Società Italiana Trams Elettrici contro ferrovie Stato.

IN FATTO.

Con ricorso 22 maggio u. s. la Società Unione Tramways Elettrici esercente, tra le altre, la linea tramviaria Genova-Voltri, ha denunciato a questa pretura come l'Amministrazione delle ferrovie di Stato avesse in quel turno di giorni, con pubblici avvisi,

fatto noto che la linea ferrata Genova-Savona doveva ritenersi in funzione con trazione elettrica ad alto potenziale, e come intersecando la linea tramviaria Genova-Voltri questa linea ferrata in frazione Multedi di Pegli, i fili conduttori della corrente elettrica, disposti in tale punto sulla ferrovia ad altezza comune e senza particolari guarentigie, fossero di grave imminente pericolo alle vetture tramviarie per colà transitanti ed ai viaggiatori stessi, per la possibilità di un contatto e quindi di un corto circuito tra il trolley delle vetture tramviarie e i detti fili della trazione elettrica ferroviaria; chiese perciò, a sensi degli articoli 699 C. C. e 938 e seguenti C. P. C., che il pretore, accertato a mezzo di perito tale pericolo, emettesse le opportune provvidenze.

Il pretore mandò a perito di procedere ai necessari accertamenti, ordinando intanto la citazione dell'Amministrazione ferroviaria. Costituitasi questa regolarmente in causa, si opponeva all'esecuzione dell'incombente peritale; ma il pretore con ordinanza 26 maggio — motivata essenzialmente sul carattere di massima urgenza dell'azione instaurata dalla Società attrice — mandava al perito nominato di procedere all'indagine commessagli, fatte salve ed impregiudicate le reciproche ragioni delle parti nel merito.

Il perito presentò la sua relazione; dopo di che le parti — addivenute alla vera contestazione della causa — conclusero: la U. I. T. E. affermando provato delle stesse risultanze di perizia il lamentato pericolo ed invocando di conseguenza i necessari provvedimenti tutelatori; le ferrovie eccependo in rito la incompetenza del pretore — come giudice ordinario — *ratione materiae,* ed in merito, la mancanza in confronto della attrice degli estremi utili all'azione tanto *di denuncia di nuova opera che di danno temuto.*

IN DIRITTO.

La controversia si presenta evidentemente di eccezionale importanza tanto nell'ordine giuridico quanto nell'ordine pratico.

Su quelle che sono, però, le ragioni di convenienza e di opportunità, e che fanno deplorare alla U. I. T. E. la resistenza che — a suo avviso — dimostrerebbero le ferrovie a portare un pronto

rimedio al lamentato inconveniente, il pretore non può che sorvolare, come cosa che non lo riguarda; per quanto come cittadino senta di dover affrettare col desiderio il momento in cui, per buona volontà di tutti, si trovi il saggio e sicuro temperamento dell'esercizio di due così importanti servizi di pubblico interesse.

Qui esso non deve, come giudice e giurista, indagare e stabilire se possa giudicare sul lagno presentatogli ed in caso affermativo, se ricorrano gli estremi dalla legge voluti per l'instaurata azione.

1° *Eccezione di competenza.* — Punto di partenza ed anzi elemento fondamentale dell'attuale controversia è lo stabilire con precisione la *natura della proposta azione.* — Denuncia di nuova opera? Danno temuto? È ormai pacifico, è vero, che le due azioni, qualora ne ricorrano gli estremi, possano essere cumulate in un unico giudizio, e gli interdetti in base ed essi invocati si riducono il più delle volte e si compendiano in un unico ed identico provvedimento tutelatorio. Ma qui non pare al giudice più possibile una simile discussione, perchè a suo avviso l'azione proposta dalla U. I. T. E., allo stato attuale delle cose, non può essere che l'azione *di danno temuto.* Non era l'impianto elettrico come costruzione che fosse venuta a ledere un suo diritto di proprietà o di possesso; bensì la messa in esercizio di tale impianto, cioè l'effettivo passaggio della corrente elettrica ad alto potenziale, sull'impianto stesso, che costituisce — si dice — l'imminente gravissimo pericolo e permanente in quanto permanente sia tale passaggio. Sicchè mentre all'atto introduttivo del giudizio, prima cioè dell'effettiva messa in esercizio della linea elettrica, non sarebbe stato possibile parlare d'altro che *di denunzia di nuova opera,* perchè l'azione di danno temuto richiede *un'attualità non un'eventualità futura di danno* — ora che simile esercizio è iniziato, come è pacifico pubblico e notorio, mancherebbe al giudice la possibilità di emettere uno di quei provvedimenti che la legge gli consente in materia di nuova opera: egli non potrebbe mai ininterdire nè sottoporre a cautela la continuazione dell'opera, dacchè essa è ultimata.

Attualmente l'azione della U. I. T. E. non può essere ritenuta altro che azione di *danno temuto.*

La pecularietà della fattispecie è ben lontana dalle ipotesi

classiche della nuova opera; perciò, ben si comprende, i concetti di diritto non possono essere che applicati con criterio di approssimazione. Ad ogni modo è evidente che non può più oggi discutersi del timore di un danno derivante da *una situazione di cose in formazione,* ma sibbene dal timore di un danno derivante dalla *situazione di cose già perfette*. Nel che si concreta precisamente ed esclusivamente la figura giuridica dell'*azione de danno infecto* contemplata dall'art. 699 Cod. Civ.

Sono inutili, quindi, ormai le discussioni circa l'epoca degli iniziati lavori ed il termine degli stessi, e d'altra parte è risaputo che per l'esercizio dell'azione di danno temuto non vi sono limitazioni di tempo, in quanto essa concerne appunto il perdurare di uno stato di fatto che è il pericolo alla cosa altrui, pericolo che è appunto la ragione dell'interdetto stesso.

Ciò premesso, si affaccia in tutta la sua impotenza giuridica la quistione di rito: è competente il magistrato ordinario a giudicare di una simile controversia quando il dibattito insorga tra un privato per quanto esercente, come nella fattispecie, un servizio di pubblico interesse — e una pubblica Amministrazione per atti o provvedimenti di sua competenza?

La questione posta in questi termini rigidi ed assoluti è tale certamente da suscitare un sentimento di titubanza anche nella mente più calma. Ma la questione non può stare su cardini così assoluti e generici allo stesso tempo. Occorre subito distinguere. Si tratta effettivamente nella fattispecie di uno di quegli atti o provvedimenti dell'Autorità Amministrativa che possono portare alla declaratoria d'incompetenza del magistrato ordinario? La divisione dei poteri — postulato elementare dello Stato moderno — è il fondamento razionale di quel « contenzioso amministrativo » che, per noi, a far capo dall'allegato *E* della legge 20 marzo 1865, n. 2248, si è affermato in cento altre disposizioni quà e là disseminate nelle varie leggi nostre che disciplinano l'attività dell'autorità amministrativa. Ma anzitutto questo principio della divisione dei poteri non interdice al giudice di giudicare l'atto ed il provvedimento del potere esecutivo, quando la questione verta su una lesione di diritto civile e politico da essa causato (art. 2 alleg. *E.* suddetto) per quanto il giudizio del giudice sia limitato a conoscere esclusivamente degli effetti dell'atto stesso, senza che

l'atto possa essere da lui revocato o modificato (art. 4 detto allegato); sopratutto poi tale principio ha i cardini insuperabili ed inviolabili in ciò che di esso costituisce la ragione ontologica; cioè la necessità di impedire un conflitto tra i diversi poteri dello Stato. Ed è da questo ordine di idee che precisamente vanno desunte ad un tempo la nozione vera e la determinazione dei precisi confini *dell'atto o provvedimento Amministrativo.*

Quale atto o provvedimento non può essere altro che « *l'emanazione dell'autorità statale che spetta al potere esecutivo o alla pubblica amministrazione nella sua sfera di attività ed emesso, ben s'intende, dagli organi competenti e nelle forme volute* ».

Un tempo si faceva a questo proposito la distinzione che ora pare vieta a parecchi e che pure tiene in sè tanta parte di vero — *tra atti di impero e atti di gestione.* Certo è ad ogni modo che *atto* amministrativo utile a radicare quell'incompetenza del magistrato ordinario che è inspirata al suddetto principio della divisione dei poteri non può essere che quello che reca in sè questa caratteristica imprescindibile d'essere, come si disse, la estrinsecazione dell'autorità statale del potere esecutivo nella sfera della propria attività. Non tutti adunque gli atti amministrativi risentono tale qualità, ma quelli solamente che hanno diretta ed essenziale attinenza con la funzione di Stato propria della pubblica amministrazione da cui emanano. E per questi atti esclusivamente la pubblica amministrazione bén può essere dalla magistratura ordinaria dichiarata tenuta a quelle riparazioni che fossero la conseguenza di una lesione di diritto da essi derivata; ma non può essere — nè con la revoca nè con l'imposizione di modificazioni agli stessi — composta nella libera esplicazione della sua attività intesa a quelle finalità che si presumono nel regime civile, altrettanto grandi ed indeclinabili come nel campo giuridico la necessità del rispetto dell'altrui diritto. Tale revoca o tali modificazioni non possono essere che ordinate da organi giudiziali amministrativi, i quali per legge sono i soli competenti a giudicare nel merito la convenienza, l'utilità, l'opportunità di simili atti.

Orbene, si potrebbe dubitare che nel caso in esame non si trattasse precisamente di uno di tali atti amministrativi — che per l'addietro, come si disse, si chiamavano, con frase se non del tutto felice certo compendiosa, *atti d'impero* — e pei quali

ricorre l'applicazione degli articoli 2 e 4 dell'alleg. *E* succitato. Si tratta qui del modo di esecuzione di un provvedimento di elettrificazione di un tratto ferroviario che si afferma dalla U. I. T. E. pericoloso ai propri veicoli per un determinato punto. Parrebbe dunque un atto di semplice *gestione* messo in essere non da un organo di Stato come ente pubblico, ma da una amministrazione rappresentante lo Stato come semplice privato esercente un'industria, quella dei trasporti. Ma se ben si riflette, subito ci si convince che la cosa non può essere giudicata in tal senso.

L'esercizio ferroviario diretto anzichè concesso a terzi, può indubbiamente costituire per lo Stato anche una speculazione industriale; *ma il regime delle pubbliche strade* — le linee ferrate comprese — è indiscutibilmente funzione di Stato, e particolarmente funzione del Ministero dei LL. PP., come stabilisce l'art. 1 dell'alleg. *E* della stessa legge 20 marzo 1865 citata. E per quanto in ispecie concerne le ferrovie pubbliche è troppo evidente — e se d'una riconferma ci fosse stato bisogno l'attuale procelloso periodo ne sarebbe stato eloquente dimostrazione come esse costituiscono *ben più che un semplice servizio pubblico*. Ad ogni modo se anche solo di servizio pubblico si trattasse, certo è che, di fronte al suddetto disposto di legge deve ritenersi demandata al potere esecutivo la facoltà di emettere quei provvedimenti che riguardano gli studi e la formazione dei progetti, la manutenzione e la polizia di tali strade; e nell'estrinsecazione di tale sua facoltà la pubblica amministrazione agisce evidentemente con criteri discrezionali di cui è la sola competente e che sono sottratti — appunto perchè emessi in una sfera di attività ad essa affidata per la sua specifica funzione statale — al giudizio di merito da parte di organi giurisdizionali che non siano di natura identica alla propria, cioè *amministrativi*. Ed è a simili concetti precisamente che si deve ritenere inspirata la costante giurisprudenza del Supremo Collegio — Cassazione a Sezioni riunite — la quale muovendo all'esatto coordinamento delle disposizioni fondamentali sul contenzioso amministrativo (art. 2 e 4 alleg. *E*) con le suaccennate disposizioni sulla particolare competenza del potere esecutivo in materia di pubbliche strade, ha insegnato che anche per la cognizione di quei provvedimenti d'ordine tecnico che concernano la formazione dei progetti, costruzioni, modificazioni e innovazioni

delle strade ferrate pubbliche, il potere dell'Autorità giudiziaria ordinaria deve ritenersi ristretto nell'ambito segnato dai due articoli surricordati dall'allegato *E* sul contenzioso amministrativo, e cioè alla pura cognizione degli effetti di tali provvedimenti nei casi di lamentate lesioni giuridiche, senza facoltà di revocare o modificare i provvedimenti stessi.

Ciò posto, accertato cioè che trattasi nella fattispecie di una strada ferrata pubblica e della elettrificazione di un suo tronco secondo studi e progetti approvati dal competente Ministero — come ne fan fede le produzioni in atti — vediamo se di fronte ai supposti principi di diritto possa utilmente proporsi, per la sua peculiare natura, dinanzi al giudice ordinario la proposta azione di danno temuto. L'azione de *damno infecto* — quale uno dei diversi *interdicta* arrivati dall'antico giure sino a noi — non implica una cognizione di merito ed è rimessa al pretore più come organo di equilibrio e di discrezionale contemperamento nei rapporti dei consorzi civili, che come organo giurisdizionale; *essa apre adito non ad una declaratoria di diritto,* ma ad un *provvedimento di carattere provvisorio.* In tal campo l'autorità pretoria è nella sfera del diritto privato quel che nella sfera dell'ordine e della sicurezza pubblica è l'autorità demandata al potere esecutivo di emettere provvedimenti contingibili ed urgenti: una temporanea sistemazione di cose, in attesa che il giudice di merito competente statuisca circa il preciso diritto delle parti.

Ora nella soggetta materia un provvedimento del pretore — e solo di un provvedimento, ripetesi, potrebbe trattarsi per la natura dell'azione di cui è caso e non di una *declaratoria iuris* — non potrebbe precisamente essere altro che una revoca o limitazione o modificazione, sia pure temporanea, di quell'atto della pubblica amministrazione che proprio, per le dette disposizioni sul contenzioso amministrativo, esso non può toccare. Mentre quindi il pretore non dubita che la U. I. T. E. avrebbe potuto e potrebbe proporre azioni di merito dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria, in sede competente, per danni che essa ritenesse di aver risentito e di risentire per l'innovazione introdotta dall'Amministrazione ferroviaria sul tronco Genova-Savona in relazione al passaggio a livello che l'interessa, e qualora — ben s'intende — il suo diritto quale esercente la linea tramviaria sorreggesse nel

merito tale sua istanza; non ritiene ammissibile la presente sua azione di *danno temuto* perchè implicante, per la detta sua particolare natura, un provvedimento necessariamente coercitivo e limitativo dell'atto amministrativo, il che, come si disse, esorbita dalle attribuzioni del giudice ordinario e non può che costituire oggetto di un contenzioso amministrativo. Improponibile ritiene, quindi, il pretore la detta azione.

2° *Questione di merito.* — Ciò tutto in rito. Che se poi fosse possibile, dopo quanto si è detto, scendere alla questione di merito, non sarebbe difficile il rilevare come anche per ragioni che al merito si riferiscono la proposta azione non potrebbe essere accolta.

Già si disse come per la singolarità della fattispecie i principi del diritto nostro sulla soggetta materia non possono essere qui applicati che per approssimazione. Ma anche a voler sforzare il più possibile la legge per adattarla ad un caso a cui certo il legislatore non poteva pensare, è indiscutibile che l'obbietto per cui il danno si teme non può essere per legge che un fondo od un oggetto. Senonchè pur attribuendo a questo secondo vocabolo « oggetto », usato dal legislatore il suo più ampio significato di: — cosa mobile ed immobile qualsiasi — il che per altre è da alcuno impugnato certo è che la cosa, sia pure *mobile,* non può essere considerata obbietto di danno temuto *se non quando per ragione della sua ubicazione, sia pure temporanea, in rapporto all'edificio, all'albero o all'altro oggetto donde il pericolo deriva si trovi necessariamente nell'orbita del pericolo stesso.*

Orbene nel caso nostro la U. I. T. E. non è per un suo immobile che teme danno, neppure per la sua linea tramviaria complessivamente considerata — sibbene per le singole vetture transitanti nel passaggio a livello sulla linea ferrata e nell'atto stesso del transito. Questo pericolo non insorge se le vetture non transitano. Il che in altri termini si risolve a tutta evidenza nel fatto che l'elettrificazione della linea ferrata *non ha fatto insorgere un attuale e permanente pericolo* (si ricordi il vocabolo di legge: sovrasti) a nessuna cosa sua, sibbene sarebbe venuta a porre *un intralcio o una limitazione all'esercizio di un suo diritto,* o quanto meno *una turbativa ad uno stato di fatto da essa fin qui goduto.*

È dunque di azione di ben altra natura da quella *de damno*

infecto invocata dalla Società attrice che su questi estremi si potrebbe trattare.

E tutto ciò a prescindere, poi, da altre considerazioni ancor più strettamente attinenti al merito della controversia. Di che natura è il diritto della U. I. T. E. sul passaggio a livello in questione? Quali sono i precisi confini di tale diritto in relazione a tale sua natura? Quali in relazione alla natura del diritto delle ferrovie sulla propria linea ferrata? Quali in relazione alle intercorse convenzioni tra i due enti? Tutte questioni che, per quanto in via di semplice *deliberazione,* pur dovrebbero essere esaminate, se non apparissero ormai estranee al nostro giudizio e per la dimostrata improponibilità dell'azione mossa dalla U. I. T. E. e per la pur dimostrata carenza degli estremi di diritto essenziali a tale azione stessa.

P. Q. M. — Il pretore reietta ogni altra istanza, eccezione e deduzione.

Assolve la convenuta Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dall'istanza attrice, ecc.

ANNO IX - N. 52

28 DICEMBRE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, dicembre 1916 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

Per memoria).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 19 *novembre* 1916, *n.* 1703, *concernente la riduzione di tariffa pel trasporto dei giornali sulle ferrovie dello Stato per la durata della guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli della industria, commercio e lavoro e del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il prezzo della tariffa speciale n. 9 grande velocità valevole sulle ferrovie dello Stato per il trasporto dei giornali, è ridotto da L. 0,013 a L. 0,0515 per ogni chilogrammo o frazione di chilogrammo, fermi restando il prezzo minimo di L. 0,40 e la sopratassa di stazione di L. 0,05 per ogni spedizione, e ciò per la durata della guerra. Resta pure fermo l'aumento del 10 per cento di cui il decreto Luogotenenziale del 3 settembre 1916, n. 1164.

Art. 2.

Sono esclusi dal beneficio della riduzione di tariffa i giornali che vengono pubblicati in più di quattro pagine per numero.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 dicembre 1916, n. 298.

È ammessa soltanto per ciascuno giornale la pubblicazione di numeri a sei pagine in ragione di venti al trimestre. Per quei giornali il cui formato di stampa non ecceda centimetri 47 per 35 la pubblicazione di numeri a sei pagine sarà ammessa in ragione di sessanta al trimestre.

Art. 3.

La limitazione di cui all'articolo precedente non si applica alle pubblicazioni periodiche non quotidiane che si stampano in un numero di pagine maggiore di quattro.

Art. 4.

Le modalità del controllo agli effetti del precedente art. 2 sono stabilite con disposizioni della Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 5.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — DE NAVA — CARCANO.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *novembre* 1916, *n.* 1696, *concernente il trasporto in franchigia sulle ferrovie dello Stato dei doni e dei soccorsi in natura destinati ai prigionieri di guerra italiani all'estero od ai prigionieri di guerra nemici nel Regno* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I doni e i soccorsi in natura, destinati ai prigionieri di guerra italiani all'estero od ai prigionieri di guerra nemici nel Regno, saranno ammessi in franchigia delle tasse di trasporto sulle ferrovie esercitate dallo Stato.

La disposizione dell'art. 9, n. 18, delle disposizioni preliminari alla tariffa dei dazi doganali, approvata col R. decreto 28 luglio 1910, n. 577, che concede esenzione dai diritti di confine ai doni e soccorsi in natura sopra mentovati, è estesa ai dazi interni di consumo.

Art. 2.

È lasciato in facoltà della Direzione generale delle ferrovie dello Stato di fissare le modalità per l'eseguimento dei trasporti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 20 dicembre 1916, n. 298.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — SONNINO —
MORRONE — CORSI — CARCANO.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOOGOTENENZIALE 26 *novembre* 1916, *n.* 1723, *pel quale le disposizioni dei RR. decreti* 22 *giugno* 1916, *nn.* 755 *e* 756, *concernenti rispettivamente l'istituzione del Ministero dell'industria, commercio e lavoro e del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, avranno efficacia per tutto il* 1917-18 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento dei poteri straordinari per la guerra;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 dicembre 1916, n. 300.

Visti i RR. decreti 22 giugno 1916, nn. 755 e 756;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i ministri segretari di Stato per il tesoro, per la marina, per i lavori pubblici, per l'agricoltura, per i trasporti marittimi e ferroviari e per l'industria, il commercio ed il lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Le disposizioni dei RR. decreti 22 giugno 1916, numeri 755 e 756, concernenti rispettivamente l'istituzione del Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro e del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, avranno efficacia a tutto l'esercizio finanziario nel corso del quale sarà pubblicata la pace, e, in ogni caso, per tutto l'esercizio finanziario 1917-1918.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 novembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — CARCANO — CORSI — BONOMI — RAINERI — ARLOTTA — DE NAVA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *dicembre* 1916, *n.* 1694, *concernente l'esercizio dello scalo marittimo di Vado* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli della industria, commercio e lavoro e del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Nella parte II dell'allegato 8 alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato », di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), allegato E, e successive varianti, sono apportate le modificazioni seguenti:

a) il secondo capoverso dell'art. 3 del capo I è così modificato:

« Per Vado, Napoli magazzino C e Venezia vedansi le disposizioni particolari nei rispettivi capi »;

b) nel capo II è aggiunto l'articolo seguente:

« Art. 3. — L'Amministrazione ferroviaria stabilirà e modificherà mediante avviso al pubblico le condizioni e le tariffe relative alle operazioni di presa e di passaggio delle merci, di qualuque classe, dai natanti accostati ai pontili, nei magazzini e sui carri

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 dicembre 1916, n. 298.

ferroviari o viceversa, nonchè a quelle di sorveglianza e custodia delle merci stesse.

Tali operazioni potranno essere eseguite o direttamente dall'Amministrazione ferroviaria, o affidate ad una impresa da essa autorizzata ad eseguirle per conto delle parti ».

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ARLOTTA — DE NAVA — CARCANO.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 21 *dicembre* 1916, *n.* 1735, *concernente limitazione di apertura dei teatri, cinematografi, ecc. e dei pubblici esercizi annessi alle stazioni ferroviarie* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Vedute le leggi 30 giugno 1889, n. 6144, serie 3ª sulla pubblica

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 dicembre 1916, n. 300.

sicurezza, e 19 giugno 1913, n. 632, contro l'alcoolismo, e i relativi regolamenti;

Veduto il precedente Nostro decreto 19 ottobre u. s., n. 1364, che limita l'orario di apertura e di chiusura dei pubblici esercizi;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I teatri non possono rimanere aperti oltre le ore ventiquattro.

I cinematografi, i locali ove si danno spettacoli di varietà e tutti gli altri locali destinati a spettacoli e trattenimenti pubblici non possono rimanere aperti oltre le ore ventidue e mezzo. Questo stesso orario deve essere osservato nei teatri quando vi si danno spettacoli cinematografici, di varietà e altri spettacoli o trattenimenti di cui è cenno nel presente capoverso.

Art. 2.

L'art. 3 del decreto Luogotenenziale 19 ottobre 1916, n. 1364, è modificato come segue:

« I pubblici esercizi annessi alle stazioni ferroviarie possono « aprirsi un'ora prima della partenza del primo treno e rimanere « aperti fino alla partenza dell'ultimo treno, purchè dalle ore ven« tidue e mezzo in poi tengano l'ingresso praticabile soltanto dal« l'interno della stazione ed esclusivamente per i viaggiatori mu« niti del biglietto di viaggio e per le persone addette alla stazione « medesima o ai treni che vi si fermano, e purchè, dopo sempre le « indicate ore ventidue e mezzo, la somministrazione sia limitata « ai soli cibi freddi e sia fornita al banco ».

L'art. 4 dello stesso decreto Luogotenenziale 19 ottobre 1916, n. 1364, è abrogato.

Art. 3.

Le Società e i circoli sportivi, ricreativi o di conversazione e simili luoghi di riunione o convegno, ancora che vi abbiano accesso soltanto i soci, non possono rimanere aperti oltre le ore ventiquattro e debbono restare chiusi durante tutta la notte.

La somministrazione, lo smercio e il consumo di cibi o di bevande presso le Società e i Circoli di cui al precedente comma, e presso qualsiasi altra associazione o luogo di riunione o convegno, ancora che fatti esclusivamente ai soci, devono cessare non più tardi delle ore ventidue e mezzo.

Art. 4.

Nulla è innovato a quanto dispone il decreto Luogotenenziale 19 ottobre 1916, N. 1364, per gli alberghi e le locande.

Art. 5.

L'art. 5 del decreto luogotenenziale 19 ottobre 1916, n. 1364, è applicabile alle contravvenzioni al presente decreto.

Art. 6.

Il presente decreto andrà in vigore il 1° gennaio 1917.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — ORLANDO.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 21 *dicembre* 1916, *n.* 1737, *riguardante provvedimenti per la somministrazione dei carboni fossili inglesi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In virtù delle facoltà conferite al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1127, concernente i censimenti di prodotti;

Visto il Nostro decreto 9 novembre 1916, n. 1510, che regola l'importazione in Italia dei carboni fossili inglesi;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto coi ministri dell'interno, della guerra, della marina, del tesoro, dei trasporti marittimi e ferroviari e delle poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1

Nei porti di Savona, Genova, Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Messina, Catania e Palermo, sono istituite Commissioni per regolare il commercio e la distribuzione dei carboni, composte del presidente della locale Camera di commercio, del capitano di porto, di un rappresentante degli importatori di carbone di un rap-

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 dicembre 1916, n. 300.

---

presentante delle ferrovie dello Stato, di uno del Ministero di industria, commercio e lavoro, e di uno del prefetto.

Con decreto del ministro d'industria, commercio e lavoro è approvata la tabella delle circoscrizioni delle Commissioni predette.

Art. 2

Le Commissioni di cui all'art. 1 rilasciano licenze per la spedizione del carbone dai porti a destinazione, in base a istanza degli interessati munita di certificato della competente Commissione provinciale istituita a norma del presente decreto.

Nessuna spedizione di carbone dai porti potrà aver luogo senza la licenza predetta. Non occorre per altro la licenza per le spedizioni fatte da pubbliche Amministrazioni, anche se dirette a industrie o ditte private.

Le Commissioni od autorità che curano nei porti l'assegnazione dei carri ferroviari devono, in quanto riguarda le spedizioni di carboni, uniformarsi alle licenze rilasciate dalle Commissioni di cui all'art. 1 ed alle decisioni da esse prese.

Art. 3.

Le Commissioni indicate all'art. 1 possono autorizzare spedizioni di carbone solo in quanto siano dirette ad officine, stabilimenti industriali od altri enti o privati e per quantità non eccedenti il fabbisogno di un mese tenuto conto delle scorte esistenti presso i richiedenti.

I contratti in corso fra importatori e consumatori di carboni fossili saranno eseguiti solo nei limiti delle licenze concesse.

Le quantità di carboni che residuano dopo fatte le spedizioni agli acquirenti entro limiti delle licenze, restano disponibili per l'assegnazione a coloro che ne facciano richiesta, al prezzo di calmiere, o, se questo non sia fissato, al prezzo corrente.

Tale disposizione vale anche per le quantità di carboni esistenti nei porti, che siano di spettanza degli stessi industriali. In caso di divergenza deciderà la Commissione.

Qualora il carbone di spettanza di un industriale si debba assegnare ad altro, sarà il carbone venduto per conto dell'industriale a cui appartiene, al prezzo di calmiere o di giornata.

Art. 4.

Presso le Camere di commercio del capoluogo di ciascuna Provincia sono istituite le Commissioni provinciali per i carboni, composte di quattro membri rappresentanti il prefetto, il genio civile, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Camera di commercio nonchè di un rappresentante degli industriali, designato dal prefetto. Il Ministero d'industria, commercio e lavoro ha facoltà di delegare un suo rappresentante in quelle Commissioni ove lo reputerà necessario.

Qualora nella Provincia esistano altre Camere di commercio queste possono inviare un loro rappresentante per assistere all'esame delle domande di industriali della loro circoscrizione.

Art. 5.

Il ministro per l'industria, il commercio e il lavoro ha la facoltà di ordinare il censimento delle scorte di combustibile a disposizione delle aziende industriali e commerciali e del loro fabbisogno per mezzo dei Circoli d'ispezione dell'industria e del lavoro e delle Commissioni provinciali di cui all'articolo precedente. Ha inoltre facoltà di determinare l'ordine di preferenza per l'assegnazione del carbone alle industrie.

Art. 6.

Ogni industriale od ente che intenda rilevare carbone dai porti, deve rivolgere la domanda alla competente Commissione provinciale dichiarando il fabbisogno minimo mensile del suo stabilimento od azienda, la scorta che possiede ed il conseguente suo fabbisogno.

Le dichiarazioni non conformi a verità saranno punite a norma dell'art. 16 del presente decreto.

Sulla base degli elementi forniti dal censimento la Commissione accompagnerà la domanda con un certificato attestante che essa risponde al fabbisogno di non più di un mese del richiedente computate le scorte esistenti presso di lui.

Le domande eccedenti tale quantità non hanno corso per l'eccedenza constata.

Art. 7.

Finchè non sia compiuto il censimento di cui all'art. 5, il rilascio di ogni certificato da parte delle Commissioni provinciali sarà preceduto da una inchiesta sommaria caso per caso eseguita d'urgenza, tendente ad accertare il consumo mensile del richiedente, la eventuale scorta di fossile in sue mani, e quindi la quantità che si può autorizzare.

Art. 8.

Le domande devono essere indirizzate alla Commissione della Provincia ove ha sede ciascun stabilimento anche quando la ditta abbia più stabilimenti in luoghi diversi.

Art. 9.

Le Commissioni presso i porti di cui all'art. 1° rilasciano le loro licenze in base ai certificati delle Commissioni provinciali.

Art. 10.

Le domande dirette ad ottenere carbone dal Comitato centrale carboni di cui al decreto 9 novembre 1916, n. 1510, devono essere ugualmente presentate alla Commissione provinciale, ma da questa saranno spedite direttamente al Comitato presso l'Ufficio Approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato.

Art. 11.

Sarà in franchigia la corrispondenza postale e telegrafica fra le Commissioni previste dal presente decreto, fra queste ed i circoli d'ispezione e fra le Commissioni, i circoli d'ispezione ed i singoli industriali.

Art. 12.

Ispettori nominati dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro sorveglieranno presso il porto e presso le Commissioni provinciali l'esecuzione delle disposizioni contenute nel presente decreto, coordinando l'azione delle diverse Commissioni fra loro.

Art. 13.

Per gli stabilimenti dichiarati ausiliari od assimilati le funzioni affidate alle Commissioni provinciali sono disimpegnate dai Comitati regionali di mobilitazione industriale.

Art. 14.

L'art. 3 del decreto 9 novembre 1916, n. 1510, è così modificato:

Il Comitato centrale è presieduto dal Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro.

Ed è costituito:

da un delegato di ciascuno dei Ministeri:

per l'industria, il commercio e il lavoro,

per l'interno,

per i trasporti marittimi e ferroviari (Direzione generale delle ferrovie dello Stato),

per la guerra (Sottosegretariato per le armi e munizioni);

per la marina;

da quattro rappresentanti industriali e da quattro rappresentanti

d'importatori di carboni o di consorzi industriali importatori di combustibile.

I delegati dei Ministeri saranno designati dai rispettivi ministri.

I rappresentanti degli industriali e degli importatori saranno nominati dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, d'accordo col ministro dei trasporti marittimi e ferroviari.

Art. 15.

È vietata qualunque vendita o cessione di carbone fossile da parte dei consumatori senza autorizzazione della rispettiva Commissione provinciale.

Art. 16.

A chiunque violi le disposizioni del presente decreto sono applicate le penalità stabilite nell'art. 3 del decreto Luogotenenziale 3 settembre 1916, n. 1127. Le stesse penalità sono applicate a chi non risponda alle richieste delle Commissioni od a quelle dei funzionari incaricati dell'esecuzione di questo decreto dal ministro dell'industria e commercio, o vi risponda inesattamente, con ritardo od ostacoli in qualunque modo le operazioni di controllo.

Art. 17.

Quando l'economia del combustibile lo richieda, i Comitati di mobilitazione, per gli stabilimenti posti sotto la loro vigilanza, ed i Circoli di ispezione dell'industria e del lavoro, sono autorizzati a prendere accordi con le imprese di distribuzione di energia elettrica per stabilire per i singoli stabilimenti turni di lavoro domenicali e di riposo settimanale a deroga, della vigente legge sul riposo settimanale e festivo.

Art. 18.

Sul bilancio per il Ministero dell'industria, il commercio e il lavoro è stanziato un fondo di L. 50,000 per le spese inerenti all'esecuzione del presente decreto.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 dicembre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — DE NAVA — ORLANDO — MORRONE
CORSI — CARCANO — ARLOTTA — FERA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 218. (M. C.).

Esercizio dello scalo di Vado Marina.

(Vedi Ordine di servizio N. 235-1915)

In relazione alle modificazioni apportate alla Parte II, Capo II dell'allegato 8 alle Tariffe e condizioni per i trasporti, relativamente allo Scalo marittimo di *Vado*, come dal punto 91 del Bollettino commerciale N. 12-1916, è stata istituita nello Scalo predetto apposita gestione ferroviaria.

Conseguentemente, a modificazione del penultimo capoverso dell'Ordine di servizio N. 235-1915, tutte le operazioni inerenti alla spedizione e allo svincolo delle merci dovranno essere eseguite allo Scalo di *Vado Marina*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 219. (M. C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Nord Milano.

Dal 16 dicembre 1916 il *Raccordo Bonelli e C.* ha assunto la denominazione di *Raccordo Castellazzo*.

Dalla stessa data il Raccordo suddetto, già ammesso al servizio della piccola velocità ordinaria per determinate merci, è stato abilitato al servizio medesimo ed a quello della grande velocità per le merci in genere limitatamente ai trasporti a carro completo.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) alle pagine 15 (elenco alfabetico) e 40 (prospetto) deve essere opportunamente corretta la denominazione suddetta; in quest'ultima pagina deve, poi, esporsi di contro al nome del *Raccordo Castel-*

lazzo nella colonna 12 la lettera G (6) e nella colonna 14 deve sostituirsi alla lettera P il richiamo 3 col richiamo 6, riportando a piè di pagina la corrispondente nota:

(6) *Limitatamente ai trasporti a carro completo.*

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » alla pagina 14 (Elenco delle *località delle ferrovie secondarie, ecc.*) deve essere apportata analoga modificazione nei riguardi della denominazione suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 220. (C.).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei carri di derrate alimentari spedite a P. V. Acc.

(Vedi Ordine di servizio N. 132-1916).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'ordine di servizio N. 280-1910, si avverte che la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei carri di derrate alimentari, spedite a piccola velocità accelerata è accordata anche alle ditte sottoindicate, le quali dovranno aggiungersi nell'elenco allegato all'ordine di servizio N. 307-1913.

Calafiore Francesco	Reggio Calabria
Gatto Antonio	Messina
Modafferi Giovanni	Gallico
Nava Diego	S. Caterina Reggio
Paolillo Andrea	Scalea
Società di esportazione Polenchi-Lombardo	Codogno
Verduci Pasquale	Gallico

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 221. (M. T. L.).

Attacco carrelli d'armamento in coda ai treni.

(Vedi Ordine di servizio N. 17-1906).

L'Art. 34 delle norme per il servizio in tempo di neve e per la circolazione dei carrelli, pubblicate con O. S. 17-1906, è sostituito dal seguente:

1. — I carrelli da rimorchiare in coda ai treni dovranno essere di tipo normale, provvisti di freno e di un respingente unico, fisso nel mezzo di una testata del carrello, all'altezza ed in corrispondenza del gancio di trazione dei veicoli ordinari, ed aventi un congegno d'attacco col tenditore dei veicoli medesimi, il quale permetta di staccarli prontamente in qualunque punto della linea, anche in piena corsa.

2. — Di regola il carrello rimorchiato deve essere scarico; solo sarà permesso di mettere sul carrello gli attrezzi di lavoro appartenenti agli operai che prenderanno posto sul carrello stesso, purchè detti attrezzi abbiano forma tale da non sporgere fuori della piattaforma del carrello, e siano in ogni caso assicurati con funi e catene.

In casi speciali, da indicare nella prefazione degli orari di servizio compartimentali, potrà ammettersi su qualche tratto e con particolari precauzioni il rimorchio di carrelli carichi di determinati oggetti.

3. — Il carrello deve essere scortato almeno da un agente, salvo casi speciali in cui per qualche tratto di linea indicato nella prefazione dei singoli orari compartimentali, sia autorizzato l'attacco di carrelli senza agente di scorta. Sul carrello possono prender posto al massimo 5 agenti, compreso quello dei Lavori incaricato della manovra del freno.

4. — Di regola l'attacco potrà farsi solo di giorno, sulle linee e tratti di linee indicati nella prefazione dei singoli orari di servizio compartimentali, e con un solo carrello per treno.

5. — Un treno con carrello attaccato in coda non dovrà superare la velocità di 40 chilometri l'ora nel tratto percorso col carrello.

Sulle linee con elettrotrazione trifase si potrà ammettere un limite speciale di velocità, non superiore a 50 chilometri l'ora, col l'osservanza di disposizioni particolari stabilite caso per caso, e indicate nel rispettivo orario di servizio compartimentale.

6. — Di regola non saranno attaccati carrelli a treni viaggiatori importanti, o altri treni ai quali non convenisse limitare il ricupero, o dare ritardo per riduzione di velocità in corsa, o per l'attacco del carrello nelle stazioni.

7. — Ad una locomotiva o treno di soccorso, si potrà attaccare un carrello anche su tratti di linea non indicati negli orari compartimentali. Potranno inoltre essere caricati sul carrello stesso dei materiali di qualsiasi specie, purchè detti materiali siano bene assicurati con funi o con catene e non oltrepassino nel senso longitudinale la piattaforma del carrello e nel senso trasversale la sagoma di carico.

8. — In detto caso di soccorso è pure ammesso l'attacco anche di notte, e di carrelli non muniti di regolari organi di agganciamento e repulsione, anche in numero di due o più, purchè l'attacco sia accurato e tale da permettere il pronto distacco del primo carrello della colonna dal veicolo di coda del treno, ad opera degli agenti dei Lavori che devono prender posto sul carrello.

9. — Sempre in caso di soccorso i carrelli possono circolare senza la presenza del sorvegliante o capo squadra cantonieri. In loro assenza è sufficiente la presenza del capo stazione od altro agente autorizzato che deve scortare, per regolamento, la locomotiva o treno di soccorso; nè occorre che questi ultimi agenti prendano posto sul carrello.

10. — Nei casi e circostanze eccezionali di cui ai numeri 7 e 8, la corsa del treno o locomotiva sarà regolata colla massima precauzione nei riguardi del carrello, e la velocità non supererà 20 chilometri l'ora.

11. — È ammesso l'attacco dei carrelli in coda a treni aventi la locomotiva di rinforzo in coda, purchè agganciata e non disposta in senso inverso. Se la locomotiva dovrà essere sganciata in piena linea, il carrello non potrà essere staccato se non al punto in cui si ferma il treno per sganciare la locomotiva di coda.

12. — L'attacco del carrello in coda ad un treno, sarà fatto in una stazione ove questo abbia normale fermata. Il carrello potrà venire staccato in qualunque punto della linea senza dovere per questo fermare il treno.

13. — La richiesta dell'attacco del carrello deve essere fatta per iscritto al dirigente la stazione, col Mod. M. 64. Il dirigente la stazione nella quale il carrello viene attaccato a un treno, ne avvertirà gli agenti di macchina e di scorta con annotazione sul foglio corsa, indicando il punto della linea in cui il carrello verrà staccato, e nel caso del N. 10 anche la velocità da non superare fino a detto punto.

14. — Il personale del treno rimorchiante userà la massima attenzione, ed il frenatore di coda terrà continuamente d'occhio il carrello, pronto a fare i segnali che le circostanze rendessero necessari.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 9, 11, 16, 17, 32, 35, 36, 37, 42, 45, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 *e* 58.

Ordine di servizio N. 222. (M. e C.).

Cambiamento di nome della stazione di Riolo della ferrovia Castelbolognese - Riolo.

La stazione di «*Riolo*» della ferrovia *Castelbolognese-Riolo*, esercitata dalla Società anonima per la ferrovia di Valle Senio, ha assunto la denominazione di «*Riolo dei Bagni*».

Conforme modificazione dovrà apportarsi nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) alle pagine 5 e 18, nel « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari » (edizione 1° luglio 1913) ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 223. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie: Circumetnea, Poggibonsi - Colle Val d'Elsa e Brescia - Iseo.

AUMENTI DI TARIFFA.

(Vedi ordini di servizio N. 184, 193 e 206-1916).

In seguito al decreto Luogotenenziale 3 settembre 1916, numero 1126, pei trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie secondarie suindicate avranno effetto i seguenti aumenti di tariffa a partire dal 1° gennaio 1917.

a) *Ferrovia Circumetnea.*

Nei prospetti « allegati N. 1 e 2 » si indicano i nuovi prezzi da riscuotere rispettivamente nel caso di rilascio di biglietti a tariffa ordinaria a percorso facoltativo e di registrazione di trasporti di bagagli e cani. Tali prospetti sostituiscono quelli portanti il n. 4 compresi nell'allegato 5 all'ordine di servizio N. 171-1913.

b) *Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.*

Gli aumenti sono stati compresi nei prezzi risultanti dalla 1ª appendice alle « Tariffe e condizioni pei trasporti (edizione

1° aprile 1916) », che sarà distribuita dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Nei detti prezzi sono compresi anche gli aumenti di cui il foglietto rosa inserito nelle menzionate « Tariffe e condizioni », il quale resta perciò annullato.

c) *Ferrovia Brescia-Iseo.*

Con riferimento al comma *i*) della parte III dell'ordine di servizio N. 184-1916, si avverte che per i trasporti fruenti delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. e per quelli di giornali, ai quali sia applicabile la tassa minima, dovrà essere computato, a favore della ferrovia Brescia-Iseo, l'aumento di cent. 5 per spedizione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato N. **1** *all'Ordine di servizio N. 223-1916.*

Ferrovia Circumetnea.

Ammessa al servizio cumulativo viaggiatori, bagagli e cani da e per tutte le stazioni della Sicilia

---

VIAGGIATORI.

STAZIONI	Distanza dal transito di Catania	Prezzo del viaggio			Distanza dal transito di Giarre	Prezzo del viaggio		
		I classe	II classe	III classe		I classe	II classe	III classe
Riposto	113	12.60	9.55	7.25	2	0.25	0.20	0.15
Giarre	112	—	—	—	—	—	—	—
Mascali Annun.	107	12.—	9.10	6.95	5	0.65	0.50	0.40
Piedimonte	100	11.30	8.60	6.55	12	1.50	1.15	0.90
Linguaglossa	93	10.60	8.05	6.20	19	2.30	1.80	1.40
Castiglione	90	10.30	7.85	6.—	22	2.70	2.10	1.65
Mojo	81	9.30	7.[illegible]5	5.50	31	3.75	2.95	2.30
Randazzo	73	8.45	6.50	5.—	39	4.70	3.65	2.80
Maletto	62	7.30	5.60	4.35	50	5.95	4.60	3.55
Bronte	54	6.40	4.95	3.80	58	6.85	5.30	4.10
Adernò	39	4.70	3.65	2.80	73	8.45	6.50	5.—
Biancavilla	33	4.—	3.10	2.40	79	9.10	6.95	5.35
S. M. di Licodia	29	3.55	2.75	2.15	83	9.55	7.30	5.60
Paternò	22	2.70	2.10	1.65	90	10.30	7.85	6.—
Belpasso	14	1.70	1.35	1.05	98	11.10	8.45	6.45
Misterbianco	11	1.35	1.05	0.85	101	11.40	8.65	6.60
Catania (Borgo)	4	0.50	0.40	0.30	109	12.20	9.25	7.05
Catania (Porto)	1	0.25	0.20	0.15	113	12.60	9.55	7.25
Catania (Centr.)	—	—	—	—	112	—	—	—

Allegato N. 2 all'Ordine di servizio N. 223-1916

Ferrovia Circumetnea.

Ammessa al servizio cumulativo, viaggiatori, bagagli e cani da e per tutte le stazioni della Sicilia.

Dal transito di Catania alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani prezzo per capo (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Riposto	113	0.65	1.10	1.65	2.20	2.75	3.30	3.85	4.40	4.95	5.50	54.60	2.30
Mascali Ann.	107	0.65	1.05	1.60	2.10	2.65	3.15	3.70	4.20	4.70	5.25	52.20	2.25
Piedimonte	100	0.65	1.00	1.50	2.—	2.50	3.—	3.50	3.95	4.45	4.95	49.40	2.15
Linguaglossa	93	0.65	0.95	1.40	1.90	2.35	2.80	3.30	3.75	4.20	4.70	46.55	2.05
Castiglione	90	0.65	0.95	1.40	1.85	2.30	2.75	3.20	3.65	4.10	4.55	45.35	2.05
Mojo	81	0.65	0.85	1.25	1.65	2.10	2.50	2.90	3.30	3.70	4.15	41.10	1.85
Randazzo	73	0.65	0.75	1.15	1.50	1.90	2.25	2.65	3.—	3.40	3.75	37.35	1.70
Maletto	62	0.65	0.65	1.—	1.30	1.65	1.95	2.30	2.60	2.90	3.25	32.20	1.50
Bronte	54	0.65	0.65	0.85	1.15	1.45	1.70	2.—	2.30	2.55	2.85	28.25	1.35
Adernò	39	0.65	0.65	0.65	0.85	1.05	1.25	1.45	1.70	1.90	2.10	20.65	1.—
Biancavilla	33	0.65	0.65	0.65	0.75	0.90	1.10	1.25	1.45	1.60	1.80	17.65	0.85
S. M. di Licodia	29	0.65	0.65	0.65	0.65	0.80	0.95	1.10	1.25	1.45	1.60	15.60	0.75
Paternò	22	0.65	0.65	0,65	0.65	0.65	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.85	0.55
Belpasso	14	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.70	0.80	7.55	0.35
Misterbianco	11	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	5.95	0.30
Catania (Borgo)	4	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	2.15	0.10
Catania (Porto)	1	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.55	0.05

(1) Tassa minima: Bagagli, per spedizione, L. 0.65. — Cani, per spedizione L. 0.65.

N. B. — Ai suddetti prezzi devesi aggiungere la tassa straordinaria di bollo in L. 0.15 per spedizione.

Segue: Allegato N. 2.

Ferrovia Circumetnea.

Dal transito di Giarre alle seguenti stazioni e viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani — Prezzo per capo (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Riposto	2	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	1.10	0.05
Mascali Ann.	5	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	2.70	0.15
Piedimonte	12	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	6.45	0.30
Linguaglossa.	19	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.75	0.85	0.95	1.05	10.25	0.50
Castiglione.	22	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.85	0.55
Mojo	31	0.65	0.65	0.65	0.70	0.85	1.—	1.20	1.35	1.50	1.70	16.65	0.80
Randazzo	39	0.65	0.65	0.65	0.85	1.05	1.25	1.45	1.70	1.90	2.10	20.65	1.—
Maletto	50	0.65	0.65	0.80	1.05	1.35	1.60	1.85	2.10	2.40	2.65	26.20	1.25
Bronte	58	0.65	0.65	0.95	1.25	1.55	1.85	2.15	2.45	2.75	3.05	30.25	1.40
Adernò	73	0.65	0.75	1.15	1.50	1.90	2.25	2.65	3.—	3.40	3.75	37.35	1.70
Biancavilla	79	0.65	0.85	1.25	1.65	2.05	2.45	2.85	3.25	3.65	4.05	40.20	1.85
S. M. di Licodia.	83	0.65	0.85	1.30	1.70	2.15	2.55	2.95	3.40	3.80	4.25	42.05	1.90
Paternò	90	0.65	0.95	1.40	1.85	2.30	2.75	3.20	3,65	4.10	4.55	45.35	2.05
Belpasso.	98	0.65	1.—	1.50	1.95	2.45	2.95	3.40	3.90	4.40	4.90	48.60	2.15
Misterbianco.	101	0.65	1.—	1.50	2.—	2.50	3.—	3.50	4.—	4.50	5.—	49.80	2.15
Catania (Borgo)	109	0.65	1.10	1.60	2.15	2.65	3.20	3.75	4.25	4.80	5.30	53.—	2.25
Catania (Porto)	113	0.65	1.10	1.65	2.20	2.75	3.30	3.85	4.40	4.95	5.50	54,60	2.30

(1) Tassa minima: Bagagli per spedizione L. 0.65. — Cani, per spedizione L. 0.65.

N.B. — Ai suddetti prezzi devesi aggiungere la tassa straordinaria di bollo in L. 0,15 per spedizione.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con decreto 29 novembre 1916, n. 362, del Ministero della guerra, è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni, la Società Anonima « Textiloses e Textiles » con sede a Parigi e filiale a Milano, via Borghetto n. 2 ed il suo ex procuratore Albertari Pietro.

La Società stessa era stata esclusa dalle dette contrattazioni con decreto 14 agosto 1915, n. 21, come da pubblicazione fatta nel bollettino n. 35 del 2 settembre 1915.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(152274) - **Serluca** Giulio - Manovale - Stazione Fasano - Caporalmaggiore fanteria - morto il 29 giugno 1916.

(148270) - **Novelli** Mario - Aiutante applicato - Stazione Ancona - Tenente di fanteria - morto il 19 agosto 1916.

(103630) - **Manfredi** Erminio - Applicato - Servizio Movimento - Soldato di fanteria - morto il 15 settembre 1916.

(141525) - **Astuti** rag. Michele - Applicato - Servizio Ragionieria - Tenente d'artiglieria - morto il 13 ottobre 1916.

- **Damiani** Augusto - Manovale avventizio - Squadra Rialzo Falconara - Soldato di fanteria - morto il 18 ottobre 1916.

(112834) - **Rossini** Romeo - Usciere - Contr. Merci Pisa - Soldato di fanteria - morto il 20 ottobre 1916.

- **Scarani** Angelo - Manovale avventizio - Div. Movimento Bologna - Sergente di fanteria - morto il 20 ottobre 1916.

(112042) - **Scurti** dott. Vincenzo - Applicato - Div. Movimento Palermo - Capitano di fanteria - morto il 2 novembre 1916.

- **Tolotti** Giulio - A. Applicato avventizio - Divisione Movimento Venezia - Aspirante ufficiale fanteria - morto il 6 novembre 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Pozzòni** Angelo - Cantoniere avventizio - Sezione Lavori Est Milano - Soldato di fanteria - morto il 6 febbraio 1916.

(114976) - **Cugini** Eugenio - Applicato - Controllo Merci - Verona - Sottotenente fanteria - morto l'11 ottobre 1916.

(166987) - **Nola** Francesco - Applicato - Ragioneria - Napoli - Sottotenente Bersaglieri - morto il 22 novembre 1916.

- **Sutera** Giacomo - Operaio avventizio - Esercizio ferrovie secondarie Sicilia - Soldato del Genio - morto il 2 dicembre 1916.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(159745) - **Spialtini** Mario - Cantoniere - Sezione Lavori Voghera - Soldato d'Artiglieria - morto il 23 ottobre 1916.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

(88570) - **Cerqua** Domenico - Cantoniere - Sez. Lavori Roma Sud - Soldato del Genio - morto il 26 settembre 1916.

(102008) - **Stoppani** Francesco - Applicato - Ragioneria Torino - Sottotenente degli Alpini - morto il 10 ottobre 1916.

SENTENZE

Passaggi a livello privati - Consegna delle chiavi agli utenti.

L'Amministrazione ferroviaria può, anche senza il consenso degli utenti, modificare il sistema di chiusura e di funzionamento di passaggi a livello privati, scegliendo fra i varii metodi dalla legge previsti.

Può, quindi, in conformità del 4° comma dell'art. 10 *della legge* 30 *giugno* 1906, *n.* 372, *in sostituzione dei preesistenti sistemi di chiusura, munire i suddetti passaggi a livello privati di cancelli con chiave da tenersi in custodia dagli utenti.*

La suddetta facoltà dell'Amministrazione ferroviaria è inerente ai poteri di polizia dalla legge attribuitile: l'Amministrazione, quindi, senza ricorrere all'Autorità giudiziaria, può imporre al privato il nuovo sistema di funzionamento dei passaggi a livello e può procedere alla chiusura di essi se l'utente non consenta a ricevere le chiavi nel termine assegnatogli (1).

CORTE DI APPELLO DI CATANZARO. — Sentenza 18 luglio - 1° agosto 1916 (*Est.* Ciccaglione) - Barone Enrico Barracco contro ferrovie dello Stato.

FATTO.

Con citazione del 6 ottobre 1915 il barone Enrico Barracco conveniva davanti il Tribunale di Roma l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nella persona del suo direttore generale espo-

(1) Ved. sentenza Tribunale Catanzaro, confermata dalla presente, in questo Boll. pag. 168; ved. retro pag. 50 anche sentenza C. App. Napoli.

nendo: *a*) che nella costruzione della linea Metaponto-Reggio, furono intersecati molti fondi di proprietà dei danti causa dello istante e fu pagato il solo prezzo di suolo occupato dalla sede ferroviaria provvedendosi alle esigenze delle necessarie comunicazioni fra le due parti dei fondi stessi mediante gli occorrenti passaggi a livello sotto la sorveglianza e custodia dell'Amministrazione ferroviaria; *b*) che con atto 20 luglio e 13 agosto 1915, l'Amministrazione aveva posto in mora l'istante a ritirare entro quindici giorni dai rispettivi casellanti le chiavi dei su ricordati passaggi a livello da tenersi sotto la sua personale responsabilità, rimanendo col ritiro delle chiavi investito dalla custodia dei passaggi stessi con l'obbligo di curarne l'esercizio sotto l'osservanza delle norme e condizioni legislative e regolamentari vigenti minacciandone in difetto la completa chiusura e considerandosi senza altro esonerato dal provvedere comunque alla diretta vigilanza e custodia di essi; *c*) che l'istante con atti 12 e 21 agosto 1915, dichiarava di ritenere illecita la turbativa dello stato di diritto e di fatto relativo dei passaggi a livello costituiti al momento della espropriazione per pubblica utilità della sede ferroviaria per rendere possibile lo accesso e quindi l'utilizzazione delle porzioni di fondi rimaste a valle della linea, soggiungeva che molti di tali passaggi servivano anche ad altri proprietari ed intere cittadinanze e ad ogni modo egli non poteva prendere in consegna le chiavi ed assumere le conseguenti responsabilità perchè solo i casellanti ferroviari hanno conoscenza ed avviso di tutti i treni anche straordinari, mentre ai guardiani privati la nozione precisa di tutti i movimenti su la linea non può essere data e ciò a prescindere dall'onere della costruzione degli alloggi per i guardiani di ciascun passaggio a livello e relativo stipendio annuo, e conchiudeva diffidando l'Amministrazione dal porre in atto la minacciata chiusura se prima non avesse proceduto alla espropriazione e pagamento delle zone a valle della ferrovia che per effetto di tale chiusura sarebbero rimaste inaccessibili a quindi prive di ogni reddito: nonchè al rimborso del denaro conseguenziale al resto dei fondi per le menzionate loro estensioni e colture, che turbano le regolari vicende agrarie; *d*) che non pertanto l'Amministrazione con patente arbitrio aveva proceduto alla soppressione dei predetti passaggi a livello producendo enormi danni allo istante e suoi fit-

tuari, ai quali era precluso lo accesso e la utilizzazione dei prodotti già maturi di cospicue estensioni, nonchè il mezzo di eseguire le imminenti colture.

Tutto ciò premesso, il Barracco chiedeva ritenersi illegittima, arbitraria e lesiva dei diritti dello istante la chiusura dei passaggi a livello sulla linea Metaponto-Reggio, nello atto indicati, e per lo effetto condannarsi la Amministrazione convenuta a rivalere lo istante di tutti i danni-interessi da liquidarsi in separata sede, sofferti e sofferendi per la soppressione dei sopraindicati passaggi a livello, nonchè gli interessi che saranno liquidati dal giorno dell'anzidetta soppressione ed alle spese del giudizio.

Portata la causa alla cognizione del Collegio, veniva dall'Amministrazione convenuta eccepita la incompetenza del Tribunale *ratione loci*, ed il Tribunale accogliendo detta eccezione compensava le spese fra le parti. Dopo di ciò, il Barracco, con atto del 31 marzo 1916 riproponeva la istanza avanti il Tribunale di Catanzaro, citando in rappresentanza della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il direttore del Compartimento di Reggio Calabria. Ed il Tribunale di Catanzaro, con sentenza 15-31 maggio 1916, prese in esame le varie deduzioni delle parti, ritenendo che bene l'Amministrazione delle ferrovie aveva il diritto di affidare le chiavi dei passaggi a livello privati agli interessati e che bene aveva il diritto di chiudere detti passaggi a livello in caso di rifiuto a riceversi le chiavi, respingeva la domanda del Barracco.

Avverso questa sentenza, con atto del 2 giugno 1916, il barone Enrico Barracco ha proposto appello deducendo come motivi del gravame tutte le ragioni dedotte in prima sede e mal vagliate dal Tribunale.

Le parti su detto gravame hanno preso le conclusioni di sopra riferite intorno alle quali si è venuto osservando.

IN DIRITTO.

Che l'appello proposto dal barone Barracco contro la sentenza del Tribunale di Catanzaro è affaticato da un errore concettuale immanente, rilevato il quale tutto l'edificio difensivo dell'appellante cade di peso.

Secondo il Barracco, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nella esplicazione della attività in qualsivoglia campo, va considerata come una qualsiasi persona giuridica, contro la quale si dovrebbero potere invocare tutte le norme di diritto privato. E perciò, come essa non potrebbe mutare uno stato di fatto già costituito, del quale fruisce un privato i cui fondi fiancheggiano le ferrovie, senza il consentimento del privato stesso o senza la previa ricognizione del magistrato della necessità giuridica del mutamento o del diritto a pretenderlo, non potrebbe neanche imporre al privato, sia pure in nome delle necessità della polizia delle strade ferrate, di compiere atti e di assumere responsabilità che escono fuori i limiti del diritto civile comune.

Ognun vede come questo assunto sia non soltanto erroneo, ma contrario all'ormai comune eccezione della teoria sul funzionamento e sviluppo degli Enti, a cui sieno affidati servizi pubblici. Questi Enti, non sono delle semplici persone giuridiche la cui attività si esplichi nell'ambito del diritto privato, ma sono Enti di diritto pubblico a cui per la necessità delle funzioni ed interesse statale è deferito in certi limiti e sotto certe condizioni l'esercizio di poteri originalmente proprii dello Stato, considerato come supremo tutore e regolatore della vita civile e politica sul territorio nazionale. E l'esercizio di questi poteri, delegato agli Enti di diritto pubblico dello Stato, costituisce per tali Enti una facoltà legittima onde alle sue conseguenze non possono sottrarsi i privati, anche quando per esso veggono limitata la loro ordinaria cerchia di attività giuridica. E soltanto quando detto esercizio importi una *espropriazione* per ragione di pubblico interesse possono i privati chiedere di essere indennizzati del giusto prezzo delle cose che escono dal loro patrimonio.

È per questo che gli Enti di diritto pubblico, anche quando per l'esercizio delle loro funzioni di pubblico interesse entrano in conflitto con gli interessi del privato, non devono nè possono arrestarsi nella loro azione per attendere e provocare il giudizio del magistrato; è per questo altresì che di fronte all'esercizio di facoltà per il pubblico interesse, che traduce in atto un *potere discretivo* dell'Amministrazione, non possono opporsi condizioni di fatto, anche quando tali condizioni di fatto siano stabilite da lungo tempo; è per questo infine che quando un Ente di diritto pubblico

può esercitare la sua funzione in uno od in altro modo, spetta ai suoi dirigenti, che sono responsabili del pubblico servizio e della pubblica economia, la scelta di uno o di altro metodo, senza che per tanto vi possa essere intervento dell'autorità giudiziaria.

Ora l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, eretta in Ente autonomo, è appunto una persona di diritto pubblico, alla quale nel pubblico interesse è deferito tutto quanto attiene all'esercizio della rete ferroviaria principale e tutto quanto attiene alla polizia delle strade ferrate e dipendenze. E nello esercizio di *questi poteri,* affidati a quell'Amministrazione, essa non può essere sindacata nè moderata se non dallo Stato.

Onde la conseguenza che se per la legge fondamentale circa le ferrovie essa avesse la facoltà inerente alla polizia stradale di munire i passaggi a livello, nei punti ove le strade ferrate intersecano a raso le strade ordinarie private, *di cancelli con chiave da tenersi in conseguenza dell' utente sotto la sua responsabilità;* questa facoltà potrebbe esercitare liberamente senzo bisogno di avere l'assenso del privato cui appartiene la *strada* intersecata dalla ferrovia; senza bisogno di ricorrere alla autorità giudiziaria per sentirsi autorizzata; senza darsi carico che per lungo tempo e sotto l'imperio di leggi regolanti la polizia stradale, ora stabilite, si è costituito uno stato di fatto diverso; senza preoccuparsi se l'esercizio di questa facoltà gravi il privato utente di spese nuove e di nuove responsabilità. E poichè non può negarsi che il privato utente possa non riceversi le chiavi dei cancelli dei passaggi a livello, che egli dovrebbe tenere in consegna sotto la sua responsabilità, è anche certo che l'Amministrazione, che ha assegnato un termine congruo per riceversi le chiavi, possa allo spirare del termine, senza incontrare alcuna responsabilità, d'indole pecuniaria o di altra natura, chiudere i passaggi a livello e rendere così non usabili le strade private pel tratto in cui intersecano la ferrovia.

Adunque tutte le proposizioni giuridiche formulate dal barone Barracco e dedotte con motivi del gravame contro la sentenza appellata, le quali prescindono dallo esame dell'unica questione vera della causa riflettente la facoltà o meno della ferrovia di consegnare le chiavi dei cancelli dei passaggi a livello per le strade ordinarie private all'utente di questo, risultano assolutamente ingiustificate e contrarie ai principii più accetti di diritto pubblico interno.

Che nell'imprendere l'esame dell'unica vera questione della causa, alla quale innanzi si è fatto cenno, è lecito eliminare un equivoco. Nessuno mai ha negato che chi costruisce una strada ferrata abbia l'obbligo di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e sicurezza, a proprie spese, tutte le comunicazioni pubbliche e private che dalle opere della sua impresa rimanessero interrotte, e che le opere d'arte costruite *nel corpo* di una ferrovia pubblica per la conservazione e ristabilimento delle comunicazioni tanto di pubblica che di privata pertinenza, devono essere mantenute da chi ha l'obbligo della manutenzione della ferrovia; ma questi obblighi dell'impresario e del manutentore della ferrovia (perfettamente adempiuti dall'Amministrazione delle FF. SS. verso il barone Barracco, perchè questa Amministrazione ha ristabilito in perfette condizioni di comodità e di sicurezza le comunicazioni private dei suo fondi e mantiene a sue spese le opere d'arte necessarie) nulla hanno a vedere con la custodia delle chiavi dei passaggi a livello privati, costruiti a spese delle ferrovie, ma il cui esercizio è d'interesse precipuo del privato. Questa della custodia della chiusura o custodia dei passaggi a livello, è materia tutta diversa, regolata dalle disposizioni del Regolamento 1873 mantenute in vigore in gran parte anche dopo dalla legge del 30 giugno 1906 e dall'art. 10 di questa.

Eliminando questo equivoco è facile vedere come la interpretazione che l'appellante vorrebbe dare al comma IV dell'art. 10 della legge 30 giugno 1906, è assolutamente fallace.

Il 1° comma di questo articolo con le parole: « Le ferrovie principali dove intersecano a raso strade ordinarie pubbliche o private debbono essere munite di cancelli, sbarre od altri mezzi di chiusura manovrati sul posto o a distanza », regola il sistema di chiusura dei passaggi a livello imposto dal legislatore e però usa una forma imperativa.

Il II comma ed il III, salvo sempre l'obbligo della chiusura, facultano per i *passi pedonali* (corrispondenti all'*iter*) da crearsi o già esistenti, l'uso *delle girandole o di cancelli equivalenti a girandole*.

Il quarto comma, invece, non riguarda il sistema di chiusura, ma riguarda la custodia delle chiavi della chiusura dei passaggi a livello privati, che dalla Amministrazione possono essere affidate

a proprii agenti, ovvero consegnate all'utente a suo libito. Profilato in tal modo il senso dei quattro comma, e spiegato il loro diverso scopo, riesce evidente che le parole *passaggi a livello privati* usati dal quarto comma, indicano tutti i *passaggi a livello d'interesse privato,* tanto quelli sulle *strade private ordinarie* quanto quelle sui *passi pedonali privati* nel punto di intersecazione con le ferrovie principali: senza che perciò il cennato quarto comma contraddica il primo.

Che dovendosi respingere l'appello, le spese di questo giudizio vanno a carico del Barracco.

P. Q. M., ecc., ecc.